

Umfeldkonzept Bahnhof Jungfernheide

Städtebauliche Einbindung der Verkehrsprojekte

Aktualisierung 2024/25



Im Auftrag des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf
Stadtplanungsamt

30. April 2025

INHALT

1. Anlass und Ziele der Untersuchung	4
2. Die Bestandssituation	4
2.1 Nutzungen	4
2.2 Eigentumsverhältnisse	5
2.3 Planungsrecht	5
2.4 Verkehr	8
2.4.1 ÖPNV	8
2.4.2 Motorisierter Individualverkehr	8
2.5 Straßenbäume, Kleingärten	8
3. Anforderungen an den Standort	12
3.1 Anlagen der Bahn	12
3.1.1 Zusätzlicher Bahnsteig	13
3.1.2 Ersatzneubau Gleichrichterwerk S-Bahn	13
3.1.3 Weitere bauliche Anlagen	14
3.1.4 Flächen für bauzeitliche Einrichtungen	14
3.1.5 Zwischenfazit	15
3.2 Anlagen der Straßenbahn	15
3.2.1 Bisherige Vorplanung	15
3.2.2 Aktuelle Überarbeitung der Vorplanung	16
3.2.3 Gleichrichterwerk Straßenbahn	17
3.2.4 Zwischenfazit	17
3.3 Busverkehr	17
3.4 Fußverkehr	18
3.5 Radverkehr	19
3.6 Spreequerung	20
3.7 Fahrrad-Abstellanlagen	21
3.8 Jelbi-Station	22
3.9 Logistik-Hub	23
3.10 Bebauungsoptionen	23
3.11 Städtebauliche Defizite	24
3.11.1 Nördliches Bahnhofsvorfeld	24
3.11.2 Südliches Bahnhofsvorfeld	24

4. Konzept	25
4.1 Prüfung von Varianten	25
4.2 Nordöstliches Bahnhofsvorfeld	26
4.2.1 Nullvariante	26
4.2.2 Variante A	28
4.2.3 Variante B	29
4.3 Nordseite, mittlerer Bereich	29
4.4 Nordwestliches Bahnhofsvorfeld	30
4.4.1 Nullvariante	30
4.4.2 Variante A	31
4.4.3 Variante B	31
4.4.4 Variante B2 – Verzicht auf temporäres Gleichrichterwerk	31
4.5 Max-Dohrn-Straße	32
4.6 Tegeler Weg und Spreequerung	34
4.7 Südwestliches Bahnhofsvorfeld	34
4.8 Olbersstraße	35
4.9 Südöstliches Bahnhofsvorfeld	38
5. Kurzfassung und Empfehlungen	42
5.1 Anlass und Ziel der Untersuchung	42
5.2 Grundsätze für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes	42
5.3 Konzeptvarianten	44
5.3.1 Nullvariante (ohne zusätzlichen S- Bahnsteig)	44
5.3.2 Variante A (Übernahme Planfeststellung)	44
5.3.3 Variante B (städtebauliche Optimierung)	46
5.3.4 Untervarianten für das südliche Bahnhofsvorfeld	46

1. ANLASS UND ZIELE DER UNTERSUCHUNG

Der Regional-, S- und U-Bahnhof Jungfernheide ist ein Knotenpunkt im Berliner Verkehrsnetz mit einem hohen Fahrgastaufkommen und höchster Lage- und Erreichbarkeitsgunst. Aktuelle Planungen zur Wiederherstellung der Siemensbahn und zum Bau einer Straßenbahnlinie von der Turmstraße bis zu einer Endstelle nördlich des Bahnhofs werden zu dieser Lagegunst weiter beitragen. Eine Vielzahl von Umsteigebeziehungen, u.a. auch zur Bus- (später Straßenbahn-) anbindung der Entwicklungsgebiete im Bereich des ehemaligen Flughafens Tegel wird über diesen Knoten abgewickelt. Hinzu kommen die Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr aus dem nördlich angrenzenden Gewerbegebiet und dem südlichen dicht bebauten Wohngebiet sowie die Einbindung in das Radverkehrsnetz und die Integration einer anforderungsgerechten Zahl von Fahrrad-Abstellmöglichkeiten sowie einer Jelbi-Station.

Hohe und weiter zunehmende Verkehrs- und Lagegunst

Das gegenwärtige, durch Parkplätze und Kleingärten geprägte engere Umfeld des Bahnhofs wird der jetzigen und künftigen Bedeutung dieses städtischen Raums nicht gerecht. Die „Bahnhofsvorplätze“ und die Zuwege dorthin sind wenig attraktiv, die Wegeverbindung über die Spreebrücke zum nahe gelegenen Schlosspark ist nicht barrierefrei. Es besteht die Gefahr, dass bei einer unkoordinierten Umsetzung der o.g. Planungen allein nach den jeweiligen Anforderungen der einzelnen Vorhabenträger die damit verbundenen Chancen nicht optimal genutzt werden. Aus diesen Gründen hatte das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2021 eine entsprechende Studie beauftragt. Da sich seitdem mit Vorliegen der Planfeststellungsunterlagen für die Siemensbahn, Verzicht auf einen Hochhausstandort im nördlichen Bahnhofsvorfeld und Reduzierung der geplanten Straßenbahn-Endstelle auf drei Gleise wesentliche Rahmenbedingungen geändert haben, wurde es notwendig, die Studie zum Bahnhofsumfeld aus dem Jahr 2022 grundlegend zu überarbeiten

Defizite der Bestandssituation und vielfältige zusätzliche Flächenanforderungen...

...die in den letzten Jahren weiter konkretisiert wurden

Im ersten Teil der Studie werden aktuellen Planungsabsichten der einzelnen Vorhabenträger zusammengestellt und in ihren Wechselwirkungen unter Herausarbeitung möglicher Synergien und Konflikte erläutert. Darauf aufbauend wird ein Konzept für das Bahnhofsumfeld skizziert, das – teilweise in Varianten – Möglichkeiten einer städtebaulich optimierten Integration der unterschiedlichen baulich-funktionalen Anforderungen und einer attraktiven Gestaltung der Bahnhofsvorplätze aufzeigt. Der Bericht soll damit als Grundlage für weitere Abstimmungen im Bezirk und mit den einzelnen Vorhabenträgern dienen.

Grundlage für weitere Abstimmungen

2. DIE BESTANDSSITUATION

2.1 Nutzungen

Der Bereich nördlich der Max-Dohrn-Straße wird gewerblich genutzt und in seinem westlichen Teil als „berlinbiotechpark“ vermarktet. Angrenzende Nutzer sind u.a. die Bundesanstalt für Risikobewertung, die Carl Zeiss Meditec sowie – östlich des U-Bahnkorridors – ein Unternehmen für Sensorik und Messtechnik sowie ein Lebensmittel-Großhändler.

Gewerbegebiet mit berlinbiotechpark nördlich der Max-Dohrn-Straße

Die Flächen zwischen den Bahnanlagen und der Max-Dohrn-Straße werden großflächig durch teils öffentliche, teils private Parkplätze genutzt. Zwei Stellplatzanlagen umfassen zusammen 99 Parkstände, die als P+R-Anlagen ausgewiesen sind und im September 2023 vormittags zu 98% ausgelastet waren, während die dem berlinbiotechpark zugeordneten etwa 85 privaten Stellplätze selten zu mehr als einem Viertel belegt sind. Östlich des Zugangsbereichs zum Eingang der U- und S-Bahn schließen Imbisslokale sowie ein Abschleppdienst und ein Autohaus mit größeren Freiflächen an.

Großflächige Parkplatzareale sowie Kfz-Betriebe südlich der Max-Dohrn-Straße

Dem Bahnbetrieb zugeordnet sind das Gleichrichterwerk der S-Bahn sowie ein Technik- und Kommunikationsraum und eine Trafostation, die unmittelbar nördlich des Bahndamms liegen bzw. in diesen hineingebaut sind.

Bahnbetriebliche Nutzungen am Bahndamm

Südlich der Bahnanlagen befinden sich ein Imbissbetrieb am Tegeler Weg sowie – beiderseits des westlichen S-Bahnzugangs – sechs Kleingartenparzellen. Östlich davon liegt das Gelände einer evangelischen Sonderkindertagesstätte, die über den östlichen Zuweg zur S-Bahn erreicht wird. Östlich davon befinden sich weitere sieben Parzellen der Kleingartenanlage Kalowswerder sowie ein rd. 1.600 m² großer öffentlicher Kinderspielplatz mit Kleinspielfeld. Östlich des Gallesteigs und südlich der Olbersstraße schließt eine fünfgeschossige Wohnbebauung mit einzelnen gewerblichen Nutzungen in der Erdgeschosszone an.

Kleingärten, Kindertagesstätte und Spielplatz südlich der Bahnanlagen

2.2 Eigentumsverhältnisse

Große Teile des Bahnhofsumfeldes liegen im Eigentum der öffentlichen Hand. Dazu gehören neben den eigentlichen Straßenverkehrsflächen auch zwei Parkplätze im nördlichen Bahnhofsvorfeld sowie die Kleingärten und der Kinderspielplatz zwischen Bahnanlagen und Olbersstraße. Eine Teilfläche der Kleingärten beabsichtigt die BVG für ihr Gleichrichterwerk zu erwerben. Die Bahnanlagen, einschließlich der Bahndämme, stehen im Eigentum der DB Netz AG, bzw. der DB Energie GmbH (Gleichrichterwerk). Das Grundstück Max-Dohrn-Straße 9 (Flurstück 103/259) liegt im Eigentum einer Versicherungsgesellschaft. Ein Ankauf durch die Bahn bzw. die BVG ist beabsichtigt, um die künftigen Nutzungen (S-Bahnsteig, Straßenbahngleise) zu ermöglichen. Das Grundstück Olbersstraße 15 gehört dem Träger der Kindertagesstätte.

2.3 Planungsrecht

Die Flächen beiderseits der Max-Dohrn-Straße bis zu den Bahnanlagen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VII-37 aus dem Jahr 1970, mit 1989 auf die Baunutzungsverordnung von 1986 übergeleiteten Festsetzungen zur Art der Nutzung. Danach sind die Flächen südlich der Max-Dohrn-Straße als Gewerbegebiet mit einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 1,6 festgesetzt. Ausgenommen davon sind der westliche Parkplatz und ein Zugang zum östlichen S-Bahnausgang, die der öffentlichen Verkehrsfläche zugeordnet sind, sowie die Fläche oberhalb des U-Bahn-Tunnels, die als „nicht überbaubare Fläche der Baugrundstücke“ mit einem Fahr- und Leitungsrecht belegt ist.

Baurecht für Gewerbe südlich der Max-Dohrn-Straße



B-Plan VII-37 (Ausschnitt)

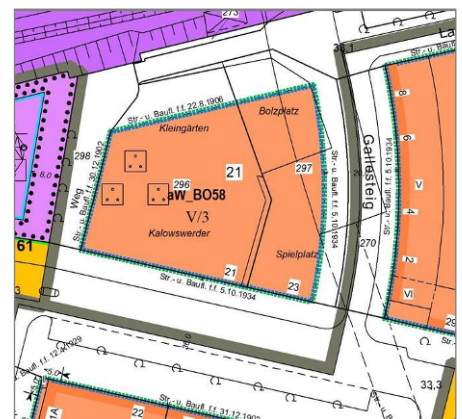
Die Flächen nördlich der Max-Dohrn-Straße sind als Industriegebiet festgesetzt, wobei die Baugrenzen um mindestens 15 m hinter die Max-Dohrn-Straße zurückgesetzt sind und einen 25,5 m breiten Korridor oberhalb des U-Bahntunnels aussparen, wo eine 8,5 m breite öffentliche Straßenverkehrsfläche und seitlich davon ebenfalls „nicht überbaubare Flächen der Baugrundstücke“ festgesetzt sind. Die Flächen im Industriegebiet sind Teil des Entwicklungskonzepts für den produktionsgeprägten Bereich (EpB), die einem entsprechenden Nutzungsspektrum vorbehalten sein sollen.

Industriegebiet im EpB nördlich der Max-Dohrn-Straße

Südlich der Bahnanlagen allgemeines Wohngebiet gem. Baunutzungsplan

Die festgesetzte Straßenverkehrsfläche der Max-Dohrn-Straße weist eine Breite von 13,0 m auf.

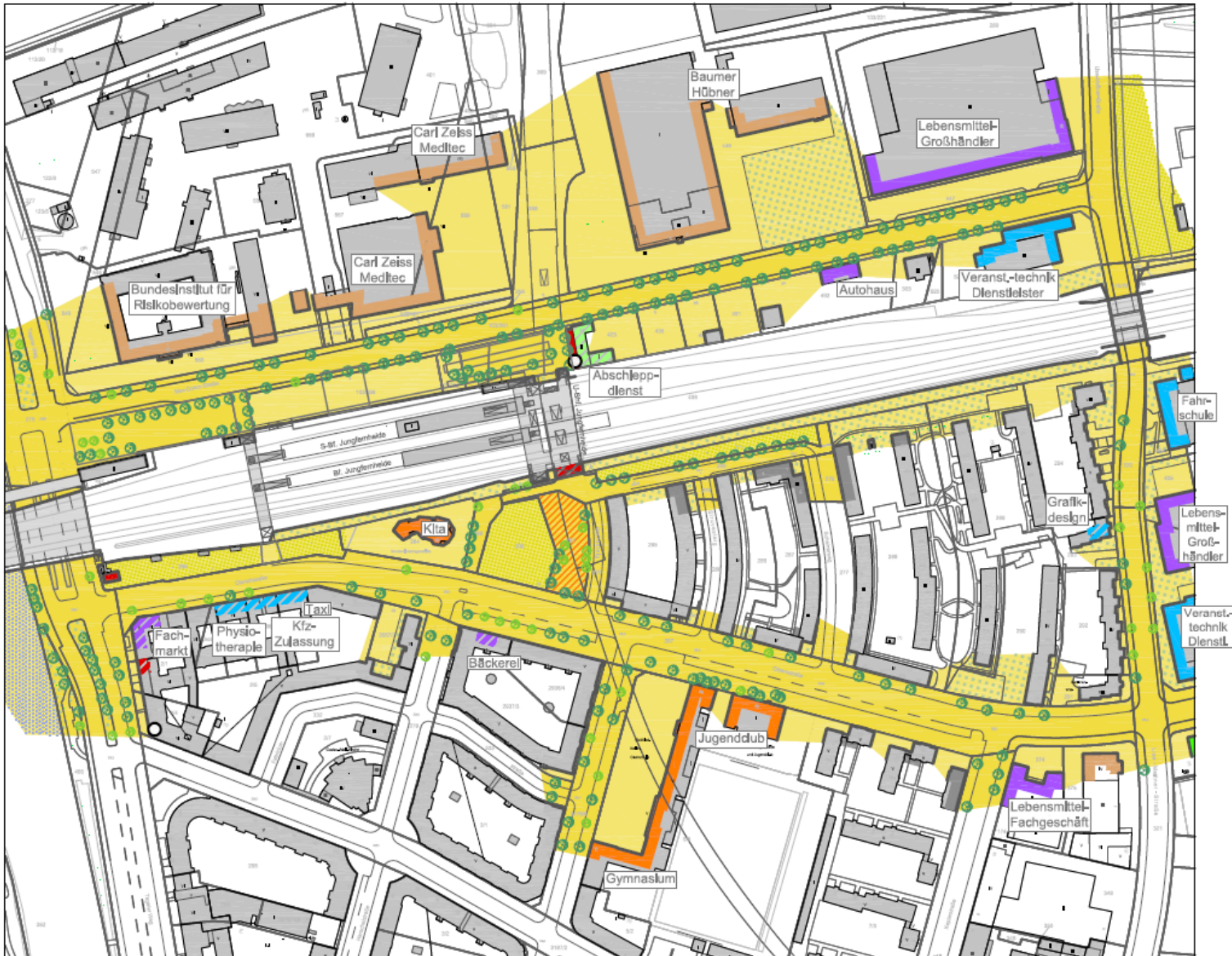
Südlich der Bahnanlagen weist der übergeleitete Baunutzungsplan von 1961 ein allgemeines Wohngebiet der Baustufe V/3 auf (GRZ 0,3, GFZ 1,5) aus. Dies gilt auch für die derzeit durch Kleingärten und einen Spielplatz genutzten Flächen nördlich der Olbersstraße. Dort gelten zusätzlich übergeleitete Straßen- und Baufluchtlinien, die eine erhebliche Verbreiterung des Gallesteigs und der Verkehrsfläche entlang der Bahn in geradliniger Verlängerung der Lambertstraße vorsehen, auf der westlichen und südlichen Blockseite dagegen der Bestandssituation entsprechen.



Festsetzungen des Baunutzungsplans und übergeleitete Fluchtlinien

Für die Fläche der Kindertagesstätte setzt der Bebauungsplan VII-161 die entsprechende Gemeinbedarfsnutzung fest.

Der U-Bahnhof Jungfernheide – dazu gehören auch die oberirdisch sichtbaren Eingangsportale – ist ein eingetragenes Baudenkmal. Weiterhin stehen große Teile der Wohnsiedlung der Zwischenkriegszeit südlich der Olbersstraße, einschließlich der Gustav-Adolf-Kirche, unter Denkmalschutz.



Bahnhof Jungfernhöhe

Umfeldkonzept

Nutzungsstrukturen

Plangrundlage: ALK

Maßstab: 1:4.000



Legende:

- Öffentlicher Raum**
- Öffentlicher Raum
 - Einsehbarer privater Freiraum
 - Raumkante

Freiraum und Grün

- Grünfläche (öffentlich und privat)
- Spielplatz
- Kleingartenanlage
- Fließgewässer
- Straßenbaum (geschützt nach BaumSchVO)
- Straßenbaum (nicht geschützt)

Nutzungsarten

- Wohnen
- Kultur und Soziales
- Gastronomie
- Einzelhandel (mittel-/langfristig)
- Dienstleistung
- Gewerbe
- Bürostandort
- Leerstand
- Funktionen in Nutzungsmischung



Bahnhof Jungfernhöhe
 Umfeldkonzept
 Eigentumsverhältnisse

Plangrundlage: ALK

Maßstab: 1:4.000



Legende:

Eigentumsverhältnisse

- Bezirksvermögen
 Charlottenburg-Wilmersdorf
 - Land Berlin - Bezirksvermögen
 Charlottenburg-Wilmersdorf
 - Land Berlin
 - DB Energie GmbH
 - DB Netz AG
 - privat (IDEAL Versicherung AG)
 - privat (ev. Kita)
 - privat
- (Differenzierung gem. Liegenschaftskataster,
 Unterscheidung hier nicht relevant)

2.4 Verkehr

2.4.1 ÖPNV

Der Bahnhof Jungfernheide wird als Umsteigeknoten in dichter Taktfolge durch die Ringbahn und die U-Bahnlinie U7 bedient, außerdem 4x je Stunde und Richtung durch die Regionalbahn in Richtung Hauptbahnhof/ Gesundbrunnen und Spandau. Alle Teile der Stadt und viele Teile des Umlandes sind durch diese Schienenverkehrsverbindungen hervorragend erreichbar. Die Zuwege zu den Eingängen sind insbesondere aus Richtung des südlichen Wohngebiets wenig attraktiv, auf der Nordseite ist der Zugang nicht barrierefrei.

Umsteigeknoten mit hervorragender ÖPNV-Erreichbarkeit

Im Busverkehr wird der Bahnhof durch die Linien 109, X21, M21, M27 und N7 angefahren. Die Linie 109 stellt die Verbindung zwischen der westlichen Innenstadt und dem geplanten UTR-Campus auf dem ehemaligen Flughafen Tegel her. Die Haltestellen am Tegeler Weg liegen etwa 130 m vom westlichen S-Bahneingang und 320 m von U-Bahneingang entfernt. Die Linien X21 und M21 verbinden den Bahnhof Jungfernheide mit Zielen im Bezirk Reinickendorf (Kurt-Schumacher Platz, Märkisches Viertel). Die Haltestellen liegen in der Max-Dohrn-Straße unmittelbar nördlich des S- und U-Bahnzugangs, die betriebliche Endstelle befindet sich in der Lise-Meitner-Straße am Goerdelersteg. Die Linie M27 aus Richtung Moabit – Mierendorffplatz endet ebenfalls am Bahnhof Jungfernheide. Die Linienführung verläuft über Olbersstraße – Tegeler Weg – Max-Dohrn-Straße – Lise-Meitner-Straße. Die Haltestelle in der Max-Dohrn-Straße ist zugleich Endstelle mit längeren Standzeiten; sie wird häufig zeitgleich von mehreren Gelenkbussen belegt.

Bedienung derzeit durch vier Buslinien

2.4.2 Motorisierter Individualverkehr

Der Tegeler Weg, die Max-Dohrn-Straße und die Lise-Meitner-Straße sind im Flächennutzungsplan und in der Karte des übergeordneten Straßennetzes (2023) der Senatsverwaltung für Verkehr als übergeordnete Straßenverbindungen (Stufe 2), die Olbersstraße als Ergänzungsstraße eingestuft. In der Karte „Planung 2035“ ist die Olbersstraße als Element des Hauptverkehrsstraßennetzes nicht mehr vorgesehen.

Klassifizierte Straßen

Die Verkehrsstärkenkarte 2024 zeigt für die Max-Dohrn-Straße eine werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) von 8.200 Kfz, für die Olbersstraße von 6.900 Kfz und für den Tegeler Weg unter der S-Bahnbrücke von 30.100 Kfz. Bei einer Einschränkung des Durchgangsverkehrs in der Olbersstraße wird sich deren Kfz-Verkehr zu großen Teilen in die Max-Dohrn-Straße verlagern.

Verkehrsstärken

In der Max-Dohrn-Straße, der Olbersstraße und im Gallesteig kann auf beiden Straßenseiten geparkt werden. Das ohnehin großzügige Stellplatzangebot auf den Parkplätzen nördlich des Bahnhofs wird dadurch weiter erhöht. Eine dichte Belegung der Stellplätze weist auf eine entsprechende Nachfrage hin.

Ruhender Verkehr

2.5 Straßenbäume, Kleingärten

Die Max-Dohrn-Straße wird zu beiden Seiten durch einen 40-50 Jahre alten Baumbestand (überwiegend Platanen) eingefasst, der nur wenige Lücken aufweist und – zusammen mit den Bäumen auf den öffentlichen Parkplätzen und auf dem Bahndamm – das Stadtbild in diesem Bereich nachhaltig prägt.

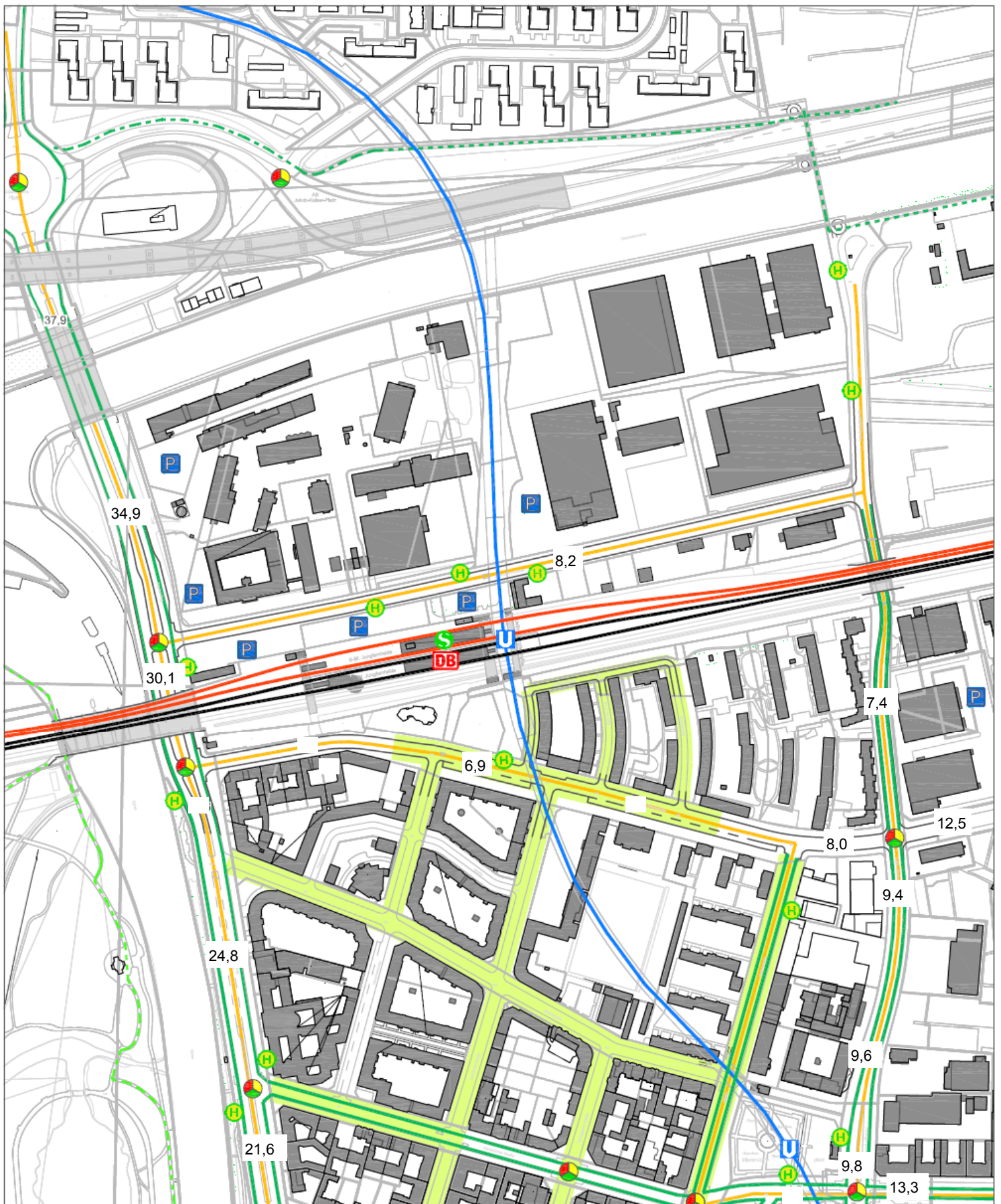
Stadtbildprägender Baumbestand nördlich des Bahnhofs

Entlang der Olbersstraße ist ein nach Alter und Arten uneinheitlicher, teilweise lückenhafter Straßenbaumbestand lediglich entlang der südlichen Straßenseite vorhanden. Weitere, teilweise auch große ältere Bäume befinden sich im Bereich des östlichen S-Bahnzugangs und des Kinderspielplatzes.

Lückenhafter Baumbestand in der Olbersstraße

Die Kleingärten weisen einen typischen Bestand an Obstbäumen, Koniferen, Ziergehölzen, Beeten und Rasenflächen auf; westlich nahe dem Tegeler Weg befinden sich einige stadtbildprägende Großbäume. Im Übrigen sind die Gärten sowie auch die Kindertagesstätte überwiegend durch hohe und dicht gewachsene Hecken, teilweise auch durch nicht durchsehbare Zaunelemente gegenüber den öffentlichen Straßen und Wegen abgeschottet. Hinter den Gärten bildet der Baumbestand auf dem Bahndamm eine grüne Kulisse.

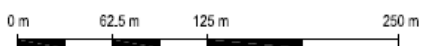
Typische Kleingartenstrukturen zwischen Bahndamm und Olbersstraße



Jungfernhöhe
 Umfeldkonzept Bahnhof Jungfernhöhe
 Verkehrliche Einbindung

Plangrundlage: ALK

Maßstab: 1:5.000



Legende:

Radverkehr

- beidseitige Radverkehrsanlage
- Radweg, in beiden Richtungen befahrbar
- Weg, besonders zum Radfahren geeignet
- Tempo-30-Zone

Kfz-Verkehr

- 12,7 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTVw) 2023 in 1000 Kfz
- Lichtsignalanlagen

ÖPNV

- Buslinie mit Haltestelle
- S-Bahn-Linie mit Haltestelle
- U-Bahn-Linie mit Haltestelle
- Schienengebundener Fernverkehr



Nördlicher Zugang zur U-Bahn und zum Fußgängertunnel (Denkmalschutz)

Max-Dohrn-Straße – südlicher Gehweg im Bereich der künftigen Straßenbahndstelle



Östlicher S-Bahnzugang mit Trafogebäude

Privater Parkplatz zwischen S-Bahn und Max-Dohrn-Straße



Westlicher S-Bahnzugang zur Max-Dohrn-Straße: mit TK-Raum

Max-Dohrn-Straße: Gleichrichterwerk, Parkplatz, Baumbestand



Olbersstraße: nördlicher Gehweg, zwischen parkenden Autos und abgeschotteten Kleingärten

Tegeler Weg: (einziger) Zugang zum Fußgängersteg über die Spree



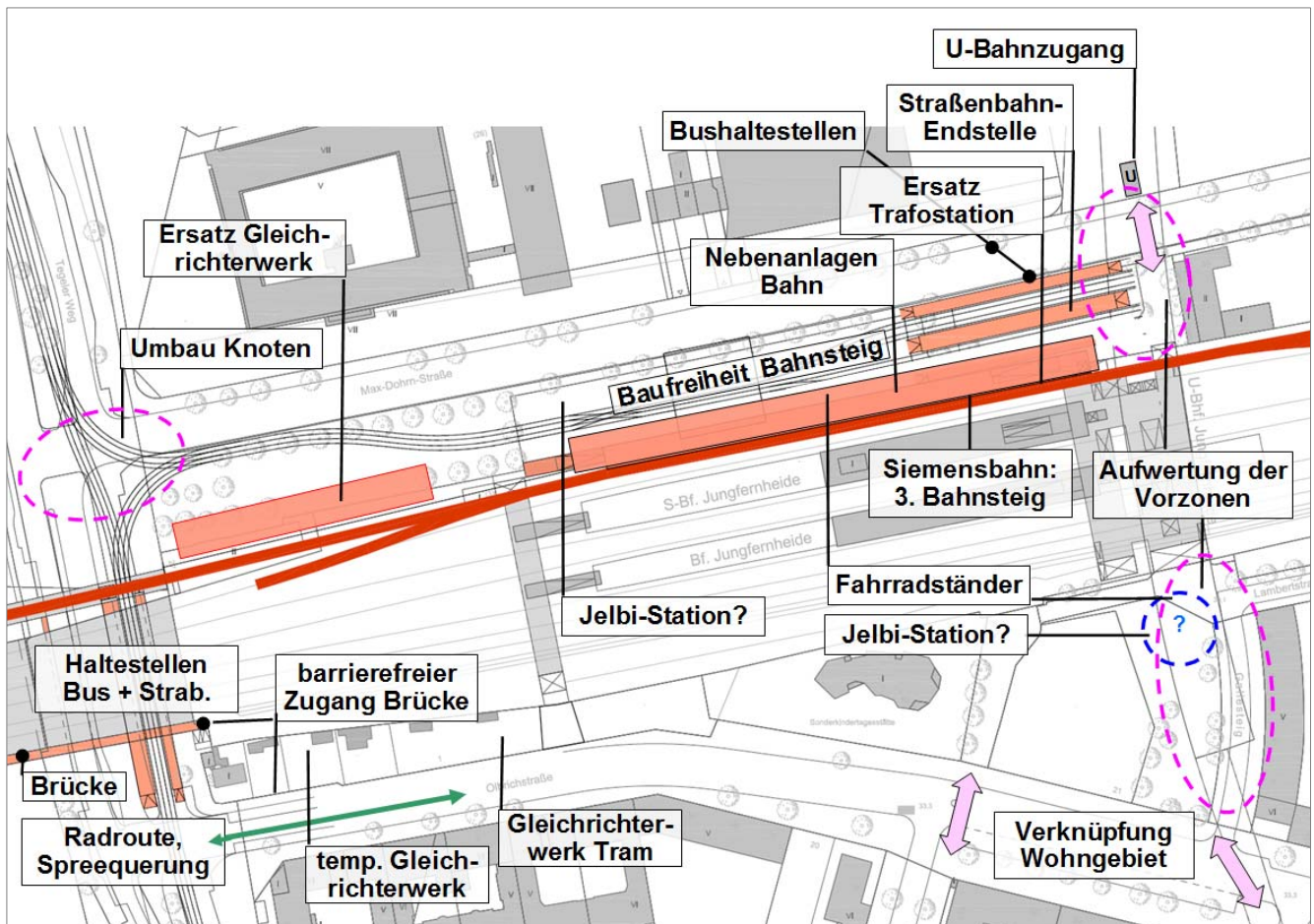
Wohngebiet um die Gustav-Adolf-Kirche – Blick zum westlichen S-Bahnzugang

Olbersstraße: Östlicher S-Bahnzugang zwischen Kita und Kleingärten



Olbersstraße – überbreiter nördlicher Gehweg, abgeschottete Gärten

Gallesteig: Zugang zum U- und S-Bahnhof - hoher Parkdruck, Spielplatz, eingeschränkte Sichtverbindung



Zusammenschau der Nutzungsansprüche

3. ANFORDERUNGEN AN DEN STANDORT

Im Folgenden werden die Anforderungen an das Bahnhofsumfeld dargestellt, die sich zuvorderst durch die Planungen für die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn und für die Straßenbahnverlängerungen Turmstraße – Jungfernhöhe und Jungfernhöhe – UTR-Campus mit einer Endstelle am Bahnhof Jungfernhöhe ergeben. Im Zusammenhang damit werden auch weitere Flächen- und Qualitätsanforderungen betrachtet, die sich auf diesen Bereich richten und mit den Planungen für die Schienenverkehrsmittel zusammengedacht werden müssen.

3.1 Anlagen der Bahn

Für die für Ende 2029 geplante Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn plant die Deutsche Bahn am S-Bahnhof Jungfernhöhe ein zusätzliches Gleis mit einem Seitenbahnsteig. Deren Realisierung erfordert eine zusätzliche Brücke über die Spree sowie Ersatzbauwerke für einige unmittelbar am derzeitigen Bahndamm gelegene bauliche Anlagen der Bahn (u. a. Gleichrichterwerk, Trafo-raum). Außerdem werden Flächen für weitere dem Bahnbetrieb zugehörige Anlagen sowie für Zwischenzustände und Baustelleneinrichtungen benötigt.

Die durch die DB InfraGO AG beim Eisenbahnbundesamt eingereichten Planfeststellungsunterlagen zu diesem Projekt liegen dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf seit September 2024 vor. Die jetzt geplanten Anlagen weichen in ihrer Dimensionierung von dem „Prämissenpapier“ zum Platzbedarf der DB-Anlagen ab, die dem 2022 für den Bezirk erarbeiteten Umfeldkonzept zugrunde lagen. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hat als Träger öffentlicher Belange eine umfangreiche Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen abgegeben, die zusammen mit den Planfeststellungsunterlagen selbst die Grundlage für die nachfolgende Überarbeitung des Umfeldkonzepts bildet.

Anforderungen an den Bahnhofsbereich im Zusammenhang mit der Reaktivierung der Siemensbahn

Zusätzliches Gleis mit Seitenbahnsteig, Ersatzbau Gleichrichterwerk

Stellungnahme des Bezirks zu den Planfeststellungsunterlagen

3.1.1 Zusätzlicher Bahnsteig

Die Notwendigkeit eines zusätzlichen Bahnsteigs wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht begründet. Ob die Alternative einer Abwicklung des S-Bahnverkehrs über die vorhandenen Bahnhofsgleise und einer Ein- bzw. Ausfädelung der Siemensbahn westlich der Spreequerung geprüft wurde, und aus welchen Gründen sie ggf. verworfen wurde, geht aus den Unterlagen nicht hervor. In der Stellungnahme des Bezirks wird darauf hingewiesen, dass eine solche Lösung mit erheblich geringeren Eingriffen in die Bestandssituation, in Eigentumsverhältnisse und in bestehende Planungen verbunden wäre. Aus diesen Gründen wird auch eine Variante *ohne* zusätzlichen Seitenbahnsteig in die nachfolgenden Überlegungen einbezogen.

Für den zusätzlichen Seitenbahnsteig wird in der Planfeststellungsunterlage eine Breite von etwa 10 m und eine Länge von etwa 163 m angegeben. Des Weiteren ist für das zusätzliche S-Bahngleis eine Breite von etwa 4,5 m in der Planung zu berücksichtigen. Der östliche Abschnitt des Bahnsteigs soll auf 60 m Länge überdacht werden.

Der Bahnsteig soll an beiden Enden einen Treppenzugang und einen Aufzug sowie Rolltreppen erhalten. Die Aufgänge sollen analog zum vorhandenen Bahnsteig eingeordnet werden und jeweils von einer gradlinigen Verlängerung der vorhandenen Personenunterführungen ausgehen.

Der östliche Durchgang stößt in seiner Verlängerung unmittelbar auf die zunächst geplante Straßenbahnhaltestelle, so dass hier nach Lösungsalternativen gesucht werden muss. Auch die Lage einer geplanten Rampe zur Überwindung des Niveauunterschieds von ca. 0,8 m zwischen Bahnhofsvorplatz und Unterführung bedarf noch der Überprüfung.

Unterhalb des Bahnsteigs können zwischen den Zugangstreppen Flächen mit einer lichten Höhe von mindestens 3 m (bei aufgeständertem Bahnsteig bis zu 5 m) zur Verfügung stehen. In der Planfeststellungsunterlage ist eine Inanspruchnahme von Teilen dieser Fläche durch dem Bahnbetrieb dienende Nutzungen vorgesehen. Ob angesichts der beengten Platzverhältnisse im Bahnhofsumfeld weitere Teilflächen, insbesondere für Fahrradabstellmöglichkeiten, zur Verfügung gestellt werden können, geht aus der Planfeststellungsunterlage nicht hervor. Auch bleibt unklar, wie die Zugänglichkeit dieser Anlagen bei Realisierung der angrenzenden Straßenbahnhaltestelle gesichert ist.

Das Projekt beansprucht einen etwa 6 m breiten Randstreifen des privaten Grundstücks Max-Dohrn-Straße 9 (Flurstück 103/259).

Östlich der Bahnsteige ist ein Kehrgleis für hier endende Züge vorgesehen. Dafür werden Randflächen der nördlich angrenzenden Privatgrundstücke in Anspruch genommen.

3.1.2 Ersatzneubau Gleichrichterwerk S-Bahn

Für die geplanten Anlagen der Siemensbahn muss das am Tegeler Weg unmittelbar in den vorhandenen Bahndamm hineingebaute Gleichrichterunterwerk beseitigt werden. Ein Ersatzneubau muss fertiggestellt und in Betrieb genommen sein, bevor das vorhandene Werk (oder das für den Bauzeitraum geplante Provisorium an der Olbersstraße) stillgelegt werden kann. Der 13 m hohe Ersatzbau, der zusätzlich die Stromversorgung der Siemensbahn übernehmen soll, nimmt gemäß Planfeststellungsunterlage eine Grundfläche von etwa 8,6x49,6 m (einschließlich Fluchttreppe) ein; einschließlich eines Abstandes von 1,5 m zur Stützwand des Gleiskörpers und befestigter Vorflächen wird eine Fläche von etwa 66x14,3 m in Anspruch genommen. Das bestehende Gleichrichterwerk nimmt eine Fläche von etwa 12x44 m ein.

Als Zwischenlösung während der Bauphase ist die Errichtung eines temporären Gleichrichterwerks auf Kleingartenflächen südlich der Bahnanlage vorgesehen, das über temporäre Kabelbrücken mit Einspeisungspunkten auf der nördlichen Bahnhofseite verbunden werden soll.

Notwendigkeit eines dritten Bahnsteigs nicht begründet

Status-Quo-Variante weiterhin zu prüfen

Dimensionierung des Bahnsteigs gemäß Planfeststellungsunterlage

Treppenaufgänge und Aufzug analog zum vorhandenen Bahnsteig

Konflikt mit der Straßenbahnplanung

Unterbauung des Bahnsteigs für bahnbetragene Nutzungen

Eingriff in das Privatgrundstück Max-Dohrn-Straße 9

Kehrgleis

Flächenbedarf für das Gleichrichterwerk etwa 1.000 m²

Temporäres Gleichrichterwerk als bauzeitliche Zwischenlösung

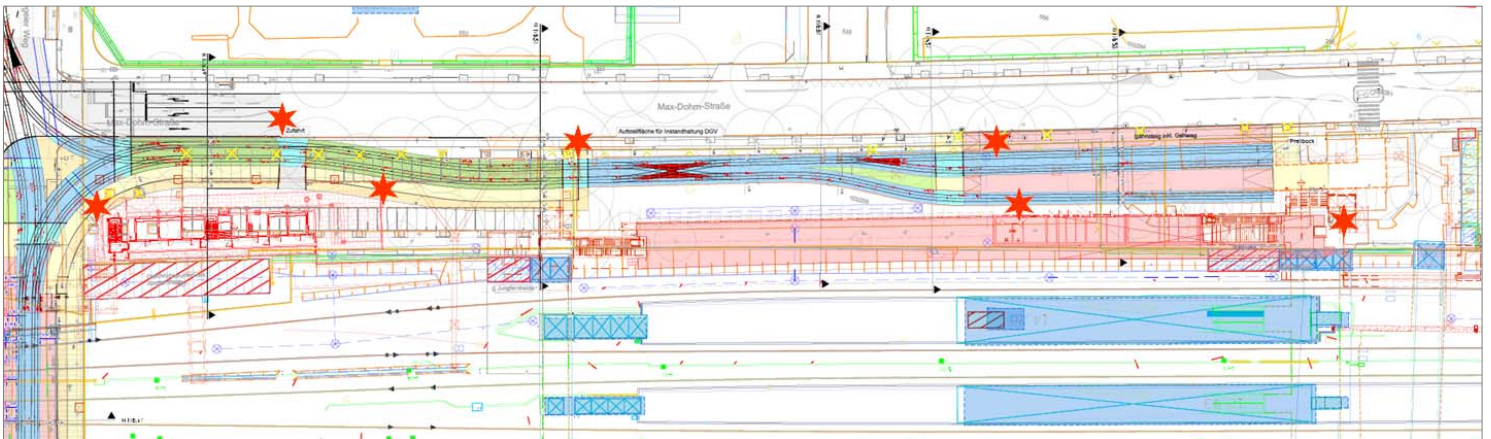
Im weiteren Verlauf zur Endstelle nördlich des Bahnhofs Jungfernheide sollte zunächst die Möglichkeit einer Überbauung durch ein Bürohochhaus berücksichtigt werden. Mit Blick auf die mögliche Verlängerung in Richtung Norden und ein hohes Fahrgastaufkommen sollte die Endstelle auf 62 m lange Fahrzeuge, vier Aufstellgleise, einen Mittel- und zwei Seitenbahnsteige ausgelegt werden. Diese Planung zeigte jedoch keine befriedigende Lösung für den Bereich des nordöstlichen Bahnhofszugangs und seines Vorplatzes auf. Da die Hochhausplanung nicht mehr weiter verfolgt wird, für die Endstelle jetzt drei Aufstellgleise als ausreichend erachtet werden und durch die Konkretisierung der Planungen für die Siemensbahn neue Rahmenbedingungen und Abstimmungserfordernisse entstanden sind, wird die Straßenbahnplanung für diesen letzten Abschnitt derzeit grundlegend überarbeitet.

Aufgrund von Änderungen der Rahmenbedingungen Überarbeitung der Endstelle

3.2.2 Aktuelle Überarbeitung der Vorplanung

Nach Verzicht auf das Hochhausprojekt über den Straßenbahngleisen erscheint es möglich, die Endhaltestelle gegenüber den bisherigen Planungen um einige Meter nach Westen zu verlegen. Damit würden eine großzügigere Gestaltung des nördlichen „Bahnhofsvorplatzes“ und eine bessere Vereinbarkeit mit dem S-Bahnzugang möglich. Ein entsprechender Überarbeitungsstand der Vorplanung liegt vor, ist allerdings noch nicht endgültig abgestimmt.

Reduzierung und Verlegung der Straßenbahn-Endstelle



Die Bahnsteige der Straßenbahnhaltestelle haben eine Auftrittshöhe von 22 cm, um einen barrierefreien Einstieg zu gewährleisten. Da dieser jeweils über die vordere Tür möglich sein soll, muss unter Berücksichtigung des hier erfolgenden Richtungswechsels der Fahrzeuge diese Höhe über die gesamte genutzte Bahnsteiglänge gegeben sein. Um die Bahnsteighöhe zu erreichen, ist eine Rampe von etwa 4 m Länge erforderlich. Ein Wechsel der Höhenlage zwischen Bahnsteigen, Gleiskörper und Bahnhofszugängen setzt Rahmenbedingungen, die die Gestaltungsmöglichkeiten für diesen Bereich einschränken. Besonders ungünstige Situationen könnten sich vor dem Ein- und Ausgang der S-Bahnunterführung ergeben, falls Bahnsteige bzw. Zugangsrampen in diesen Bereich eingreifen. Außerdem ergeben sich Höhendifferenzen zwischen dem südlichen Gehweg der Max-Dohrn-Straße und dem angrenzenden Bahnsteig der Straßenbahn, ggf. auch vor der Stützwand des neuen Bahnsteigs der Siemensbahn, die in der künftigen Planung zu berücksichtigen sind.

Vorplanung Straßenbahn, Stand 2/2025
(noch nicht abgestimmt)
(Ingenieurgesellschaft Turmstraße II)
★ weiterhin ungelöste Konfliktpunkte
(Ergänzung regioteam)

Umgang mit Höhendifferenzen zur Gewährleistung eines barrierefreien Einstiegs

Durch die Straßenbahnplanung ergeben sich weiterhin Einschränkungen der Nutzbarkeit der Flächen südlich der Max-Dohrn-Straße zwischen der Endstelle und dem westlichen S-Bahnzugang. Dort verbleibt neben den Straßenbahngleisen ein – abhängig von deren genauer Trassierung – etwa 7 m breiter, derzeit noch privater Grundstücksstreifen, der privat nicht mehr sinnvoll nutzbar ist und voraussichtlich durch das Land Berlin (bzw. die BVG) erworben werden muss. Ob dieser Bereich für die Niederschlagsentwässerung und für Ausgleichspflanzungen herangezogen werden kann und soll, oder ob er für andere Zwecke benötigt wird, bleibt zu prüfen.

Auswirkungen der Straßenbahntrasse auf das Flächenangebot im mittleren Bereich der Max-Dohrn-Straße

Der Fußgängerzugang zum nordwestlichen S-Bahneingang führt über die Straßenbahngleise. Bei der Konzeptentwicklung für diesen Bereich ist zu berücksichtigen, dass die Gleise nicht unmittelbar nach Heraustreten aus der Unterführung gequert werden sollten, und dass Weichenverbindungen nach Möglichkeit außerhalb der Gehlinien angeordnet werden.

Potenzieller Konflikt nordöstlicher Bahnhofszugang – Gleislage Straßenbahn

Zwischen dem westlichen S-Bahnzugang und dem Tegeler Weg müssen die Straßenbahngleise bis unmittelbar an die vorhandene Bordlinie der Max-Dohrn-Straße herangeführt werden, es könnte nur ein sehr knapper Sicherheitsabstand gewährleistet werden. Der Platz reicht nicht für eine fahrbahnseitige Einordnung von Geh- und Radwegen aus, so dass diese hier südlich der Straßenbahngleise geführt werden müssen. Die Detaillierung der Geh- und Radwegeführung insbesondere im Bereich des entstehenden Gleisdreiecks stellt eine entwerfliche Herausforderung dar, insbesondere wenn diese auch hier möglichst nicht über Weichenverbindungen geführt werden sollen.

Potenzieller Konflikt Trassierung Straßenbahn – Führung von Geh- und Radwegen

Im gesamten nördlichen Bahnhofsumfeld besteht ein Konflikt der Zeitplanung für die Realisierung der Straßenbahndstelle und den für die Siemensbahn gemäß Planfeststellungsunterlagen benötigten Flächen für die Baustelleneinrichtung und temporäre Ausweichbauwerke. Da die Straßenbahnplanung den größten Teil des nördlichen Bahnhofsumfeldes belegt, ist dieser Konflikt schwer auflösbar.

Schwer auflösbarer Konflikt zwischen den Zeitplanungen für Straßenbahn und Siemensbahn

3.2.3 Gleichrichterwerk Straßenbahn

Auch für den Straßenbahnbetrieb wird ein Gleichrichterwerk benötigt. Nach dem aktuellen Zeitplan muss mit dem Bau begonnen werden, bevor die baulichen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Siemensbahn abgeschlossen sind. Der gewählte Standort darf deshalb nicht in Konflikt mit den Anforderungen an Standorte und Baustelleneinrichtungsflächen der geplanten Bahnanlagen stehen.

Realisierbarkeit unabhängig von den S-Bahnplanungen erforderlich

Ein aktueller Vorentwurf, der auf die Kleingartenfläche westlich des südwestlichen S-Bahnzugangs zugeschnitten ist, sieht Außenmaße des Gebäudes von 7,1x23,3 m und des Betriebsgrundstücks, einschließlich Erschließungsfläche und Zufahrt von der Olbersstraße, von 13x36 m vor. Die Einordnung an dieser Stelle gegenüber der vorhandenen Wohnbebauung stellt auch eine entwerflich-gestalterische Aufgabe dar.

Dimensionierung

3.2.4 Zwischenfazit

Durch die technisch und betrieblich weitgehend festgelegte Straßenbahnplanung ergeben sich restriktive Rahmenbedingungen für die Nutzung und Gestaltung des nördlichen Bahnhofsumfeldes, die in der weiteren Planung zu berücksichtigen sind. Mit dem Ziel einer Optimierung der Gesamtsituation sollten u.a. folgende Möglichkeiten geprüft werden:

- **Lage der Straßenbahndstelle westlich außerhalb des nordöstlichen S-Bahnzugangs,**
- **Minimierung von Höhendifferenzen in den für den Fußverkehr vorgesehenen Bereichen,**
- **Abstimmung der Einordnung von Geh- und Radwegen mit der Straßenbahntrasse, Berücksichtigung von Komfort- und Sicherheitsaspekten,**
- **Prüfung der Einordnung einer temporären Endhaltestelle unterhalb der Eisenbahnüberführung Tegeler Weg, um Konflikte mit den Baustelleneinrichtungsflächen der Siemensbahn zu reduzieren.**

3.3 Busverkehr

Mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Turmstraße – Bhf. Jungfernheide wird die Buslinie M27 aufgegeben. Damit entfallen die Haltestelle in der Olbersstraße und die Endhaltestelle in der Max-Dohrn-Straße. In der Olbersstraße ergeben sich damit Möglichkeiten für einen radverkehrsfreundlichen Umbau,

Aufgabe des Busverkehrs in der Olbersstraße und (längerfristig) im südlichen Tegeler Weg

da die Straße nicht mehr dem Hauptnetz zugeordnet wird. Mit Inbetriebnahme der Straßenbahnverlängerung Bhf. Jungfernheide – UTR kann auch die Buslinie 109 im Tegeler Weg entfallen.

In der Max-Dohrn-Straße wird langfristig voraussichtlich nur noch eine Buslinie verkehren, die weiterhin Haltestellen mit möglichst kurzen und attraktiven Umsteigewegen zur U-, S- und Straßenbahn benötigt. Mit Einsteigern ist nur an der Haltestelle auf der nördlichen Straßenseite zu rechnen.

Verbleibende Bushaltestellen

Zwischenfazit: In der Planung sind ein Linienbusverkehr in der Olbersstraße und die Endstelle der Linie M27 in der Max-Dohrn-Straße nicht mehr zu berücksichtigen. In der Max-Dohrn-Straße ist weiterhin eine Bushaltestelle mit möglichst kurzen Umsteigewegen zum Schienenverkehr einzuordnen; ein Fahrgastunterstand wird lediglich auf der Nordseite benötigt. Nach Verlängerung der Straßenbahn in Richtung UTR wird diese Haltestelle voraussichtlich nur noch durch eine Buslinie bedient.

Zwischenfazit

3.4 Fußverkehr

§ 50 des Berliner Mobilitätsgesetzes formuliert u.a. die folgenden Ziele zur Entwicklung des Fußverkehrs:

Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes

- Verbesserung der Zubringerwege zum ÖPNV und der Umsteigewege, Anpassung an den Stand der Technik, Herstellung der Barrierefreiheit und Vermeidung von Umwegen,
- angemessener Anteil am Straßenraum für Fußverkehr und Aufenthalt,
- ausreichende Breite der Gehbahn, die ein Begegnen von Personen – einschließlich genutzter besonderer Fortbewegungsmittel – ermöglicht,
- ausreichende Flächen für den wartenden und den längsgerichteten Fußverkehr im Bereich von ÖPNV-Haltestellen,
- Grundsätzliche Trennung von Rad- und Gehwegen..

Aus Sicht des Fußverkehrs sind somit im Umfeld des Bahnhofs Jungfernheide insbesondere die Zugangswege zu den Bahnhofseingängen, die Umsteigewege zwischen S- und U-Bahn, Straßenbahn und Bus, die Sicherung der Barrierefreiheit und nicht zuletzt die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität auf den künftig erheblich intensiver genutzten „Bahnhofsvorplätzen“ in die Betrachtungen einzubeziehen. Nach den bisherigen Planungen besteht die Gefahr, dass sich diesbezügliche Mängel im Zuge der S-Bahn- und Straßenbahnplanungen noch verschärfen könnten.

Anforderungen an Zugangs- und Umsteigewege

Dies betrifft insbesondere die nicht standardgerechten Breiten der Gehwege in der Max-Dohrn-Straße, die teilweise auch Umsteigewege sind und im Osten über einen Seitenbahnsteig der Straßenbahn, im Westen unübersichtlich vom Tegeler Weg zum westlichen S-Bahneingang geführt werden sollen. Der nördliche Vorplatz wird durch die Straßenbahndstelle in seinen Ausmaßen begrenzt. Auf dem südlichen Vorplatz sind Fahrradabstellanlagen in größerer Zahl (s.u.) und ggf. weitere Nutzungen zu integrieren, die sich auf den vorhandenen Flächen nicht konfliktfrei unterbringen lassen und die ohnedies gestalterisch und funktional unbefriedigende Situation und die Verbindung mit dem südlich anschließenden Wohngebiet weiter belasten würden.

Gefahr einer Verstärkung von Mängeln der Bestandssituation

Nicht zuletzt ist die Barrierefreiheit des Zugangs zur wichtigen Spreequerung in Richtung Schlosspark zu gewährleisten (s. Kap. 3.6).

Zugang zur Spreebrücke nicht barrierefrei

Zwischenfazit: Bei der weiteren Planung sind die Belange des Fußverkehrs einschließlich von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten mit der ihnen nach dem Berliner Mobilitätsgesetz zukommenden Bedeutung in der Abwägung der unterschiedlichen Flächenansprüche zu berücksichtigen. Vorhandene Mängel sind soweit wie möglich zu beseitigen. Die Barrierefreiheit ist zu gewährleisten

Zwischenfazit

3.5 Radverkehr

Im Bestand weist der Tegeler Weg Radverkehrsanlagen in der Form beidseitiger, rd. 1 m breiter Radwege im Seitenraum auf, die nicht mehr heutigen Anforderungen entsprechen. In der Lise-Meitner-Straße südlich der Max-Dohrn-Straße und in der Gaußstraße östlich der Lise-Meitner-Straße sind 1,8 m breite Schutzstreifen markiert.

Der Netzplan Radverkehrsnetz der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Betriebe (8/2024) zeigt die Lise-Meitner-Straße mit ihrer Verlängerung über den Westhafenkanal sowie die Gaußstraße als Abschnitte des Radvorrangnetzes. Weiterhin stuft der Netzplan den Tegeler Weg, die Tauroggerer Straße und sowohl die Max-Dohrn-Straße als auch die Olbersstraße als Elemente des Ergänzungsnetzes ein. Dagegen wird der Spreeradweg westlich/südlich entlang der Spree nicht mehr als Teil des Radverkehrsnetzes eingestuft.

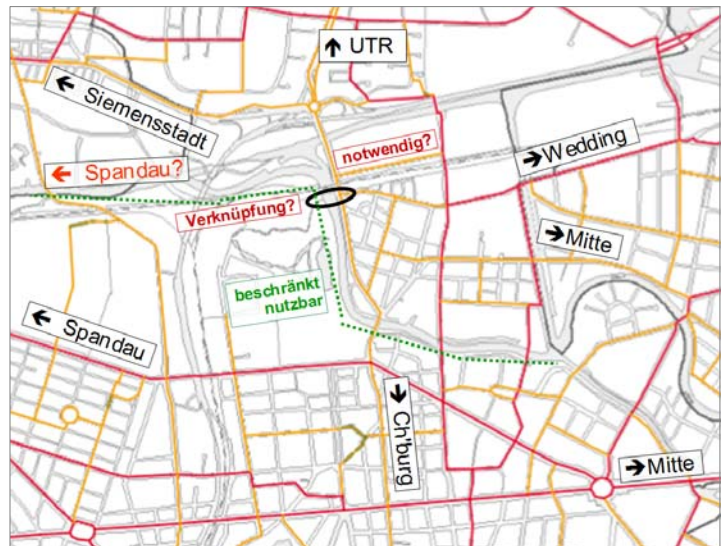
Eine Verbindung über die Spree zwischen Olbersstraße und Spreeradweg ist im Netzplan nicht vorgesehen. Ein Blick auf den Plan zeigt jedoch, dass eine solche Netzverknüpfung für den Radverkehr in Ost-West-Richtung bis hin nach Spandau durchaus sinnvoll wäre. Sie böte darüber hinaus eine Ausweichmöglichkeit für die Verbindung durch den Schlosspark, die wegen der Konkurrenz mit dem Fußverkehr, fehlender Beleuchtung und eingeschränktem Winterdienst nur eingeschränkt nutzbar ist. Der vorhandene Fußgängersteg über die Spree ist jedoch nur über eine steile Treppe zugänglich und kann wegen seiner geringen Breite nur als „Schiebestrecke“ genutzt werden.

Die Olbersstraße ist im Plan des übergeordneten Straßennetzes (Planung 2030) der Senatsverwaltung für Umweltschutz, Verkehr und Betriebe nicht mehr enthalten, ihre Funktion für den Kfz-Verkehr soll durch die Max-Dohrn-Straße als übergeordnete Verbindung (Stufe 2) mit übernommen werden, wo die Verkehrsbelastung daher entsprechend zunehmen wird. In der Olbersstraße plant der Bezirk eine grundlegende Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr.

Nach § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes sollen an Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Die damit entstehende Doppelung von Radverkehrsanlagen in zwei nahe zueinander gelegenen Parallelstraßen ist jedoch in Frage zu stellen. Die Olbersstraße stellt für den Radverkehr die direktere und sinnfälligere Verbindung her. Konflikte mit dem fließenden Kfz-Verkehr können dort leichter gelöst werden, als in der Max-Dohrn-Straße. Busverkehr ist in der Olbersstraße längerfristig nicht vorgesehen, so dass die in der Max-Dohrn-Straße zu erwartenden Konflikte insbesondere an Bushaltestellen mit längeren Standzeiten nicht auftreten. Der Bahnhof Jungfernheide ist von Süden her ebenso gut erreichbar, wie von Norden.

Weiterhin ist ein Konflikt mit den aktuellen ÖPNV-Planungen und den Belangen des Fußverkehrs im nördlichen Bahnhofsumfeld gegeben: Bei Realisierung sowohl der geplanten Straßenbahn-Endstelle als auch von Radverkehrsanlagen würden sich selbst bei einer nicht standardgerechten Bemessung Gehwegbreiten ergeben, die nicht den heute geforderten Standards entsprechen und auch mit Blick auf die Bedeutung für Umsteigewege zwischen Bus, Straßenbahn, U- und S-Bahn nicht vertretbar sind.

Für solche Konfliktsituationen zwischen den Belangen des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des ÖPNV sieht § 25 des Mobilitätsgesetzes die Notwendigkeit einer planerischen Abwägungsentscheidung vor, bei der folgende Aspekte zu berücksichtigen sind:



Elemente des geplanten Radverkehrsnetzes (die hier „grün“ ergänzte Route ist im aktuellen Zielnetz nicht mehr enthalten)

Wünschenswerte Schließung der Netzlücke „Spreequerung“

Aufwertung der Olbersstraße als strategisches Netzelement und Alternative zur Max-Dohrn-Straße

Abgleich mit den Zielen des Berliner Mobilitätsgesetzes

Einordnung von Radverkehrsanlagen in der Max-Dohrn-Straße problematisch

Grundlagen für eine Abwägungsentscheidung gem. § 25 des Mobilitätsgesetzes

1. die Konvergenz mit den Zielen des Mobilitätsgesetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der Bedeutung der Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Netze,
2. die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit,
3. der Vorrang des fließenden vor dem ruhenden Verkehr,
4. die verkehrsmittelspezifischen Ausweichmöglichkeiten im Sinne partieller Umsetzung von Maßnahmen oder der Umsetzung alternativer Maßnahmen.

Der Abwägungsprozess und das Abwägungsergebnis sind unter Nennung der einzelnen Prüfschritte zu dokumentieren.

Dazu ist folgendes festzustellen:

1. Die Ziele des Mobilitätsgesetzes würden durch einen Verzicht auf Radverkehrsanlagen in der Max-Dohrn-Straße allenfalls in geringem Maße beeinträchtigt, wenn für den Radverkehr in der Olbersstraße eine standardgerechte Netzverknüpfung und Erschließung des Bahnhofs Jungfernheide zur Verfügung gestellt wird und die Max-Dohrn-Straße demgegenüber keine erkennbaren Vorteile aufweist. Die Verkehrssicherheit würde sich durch Reduzierung möglicher Konflikte zwischen den Verkehrsarten des Umweltverbundes und dem Kfz-Verkehr deutlich verbessern. Die Bedeutung der Max-Dohrn-Straße als Element des Ergänzungsnetzes ist gering, da die Olbersstraße für alle Netzrelationen eine direkte und attraktivere Alternative darstellt.
2. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in seiner Gesamtheit bleibt unverändert oder könnte sich durch Entfall möglicher Konfliktsituationen sogar leicht verbessern.
3. Der Aspekt des Vorrangs des fließenden vor dem ruhenden Verkehr ist nicht betroffen.
4. Eine nur partielle Umsetzung der Straßenbahnplanung als Verursacher der Flächenengpässe in der Max-Dohrn-Straße ist nicht möglich, da nördlich des Bahnhofs drei Aufstellgleise sowie Bahnsteige und Warteflächen für zwei Straßenbahnlinien erforderlich sind.

Zwischenfazit: Im Ergebnis dieser Überlegungen erscheint es sinnvoll, den Kfz-Durchgangsverkehr in der Olbersstraße zugunsten einer weiteren Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr durch geeignete Maßnahmen stark zu reduzieren oder ganz auszuschließen. In der Max-Dohrn-Straße sind unter Hintanstellung ihrer Einstufung als Hauptverkehrsstraße allenfalls Radverkehrsanlagen für den örtlichen Bedarf gerechtfertigt. Ihre Notwendigkeit und Dimensionierung sind mit den Belangen des Kfz- und Busverkehrs, des Fußverkehrs und des straßenraumprägenden Baumbestandes abzuwägen.



Zwischenfazit

3.6 Spreequerung

Der vorhandene Fußgängersteg als Teil der Eisenbahnbrücke über die Spree stellt eine kurze und vielgenutzte Verbindung zwischen den Wohngebieten der Mierendorffinsel und dem Schlosspark her. Auf die potentielle Bedeutung für den Radverkehr, insbesondere als Netzschluss zum Spreeradweg wurde bereits hingewiesen. Die Nutzbarkeit des Fußgängerstegs ist durch seine geringe Breite und die auf der Ostseite nicht gegebene barrierefreie Zugänglichkeit für den Fußverkehr wie für den Radverkehr jedoch eingeschränkt.

Um Barrierefreiheit zu erreichen, ist der Bau einer Zugangsrampe erforderlich. Bei rund 5,2 m Höhendifferenz und einer Steigung von 6% (mit alle 6 m eingefügten, 2 m breiten Zwischenpodesten mit 2 % Neigung) muss diese eine Länge von etwa 106 m aufweisen. Für die Umsetzung gibt es grundsätzlich drei Möglichkeiten:

1. Gradlinige Rampe vom westlichen S-Bahnzugang zum Ansatz des Fußgängerstegs,

Bestandssituation: Schmalere Fußgängersteg entlang der Bahngleise

2. Vom Tegeler Weg ausgehende Rampe, die in einem weiten Bogen den Ansatz des Fußgängerstegs erreicht,
3. Vom Tegeler Weg oder von der Olbersstraße ausgehende spiralförmige Rampe (ähnlich wie am Gördelersteg) mit einem Außendurchmesser von etwa 22 m, und 2-facher Wendelung.



Mögliche Lösungen für eine barrierefreie Zugangsrampe: Spindel (orange), Bogen (grün) und Gerade (pink)

Als Alternative zum vorhandenen Fußgängersteg ist der Bau einer neuen Brücke für den Fuß- und Radverkehr wünschenswert. Bei einer Länge von rund 140 m ist allerdings mit erheblichen Kosten zu rechnen, so dass von einer allenfalls langfristigen Realisierbarkeit auszugehen ist. Da die auch in diesem Fall erforderliche Zugangsrampe aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse und sonstiger Flächenanforderungen auf der Nordseite der Bahnanlagen nicht konfliktfrei eingeordnet werden kann, wäre eine neue Brücke auf der Südseite neben dem Fußgängersteg vorzusehen. Dort ergäbe sich auch die Möglichkeit, die ohnehin erforderliche und ggf. früher realisierbare Zugangsrampe zum vorhandenen Fußgängersteg mitzunutzen.

Neubau einer Fuß- und Radverkehrsbrücke als Alternative?

Die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Rampen- und Brückenlösungen werden in der folgenden Tabelle zusammenfassend bewertet:

Tab.: Bewertung unterschiedlicher Brücken- und Rampenlösungen
Bewertungskriterium

	Fußgängersteg Bestand			Brücke neu		
	Spindel	Bogen	gerade	Spindel	Bogen	gerade
Qualität Fußverkehr	+	+	0	+	++	+
Barrierefreiheit	+	++	+	++	++	++
Qualität Radverkehr Ri. West - Ost	+	+	+	+	++	++
Qualität Radverkehr Ri. West - Süd	+	+	0	+	++	+
Vereinbarkeit mit anderen Flächenanforderungen	+	-	--	+	-	--
Subjektive Sicherheit	-	+	-	-	+	-
Baulicher Aufwand, Kosten	--	-	-	--	--	--
Realisierungszeitraum	0	-	-	--	--	--
Summe	2	3	-3	1	4	-1

Nach dem gewählten Bewertungsschema und bei gleicher Gewichtung aller Kriterien deutet sich an, dass eine südlich der Bahnanlagen geführte neue Brücke mit einer bogenförmig geführten Rampe unter den gegebenen Rahmenbedingungen die beste Lösung darstellt. Die Realisierbarkeit einer neuen Brückenverbindung ist jedoch aus Kostengründen zeitlich nicht absehbar und geht deshalb negativ in das Bewertungsschema ein, so dass eine Zwischenlösung unter Mitnutzung des vorhandenen Fußgängerstegs als „Schiebestrecke“ in die Überlegungen einzubeziehen ist. Die konkrete Ausbildung der Zugangsrampe ist abhängig davon, welche weiteren Nutzungen – ggf. übergangsweise – in diesem Bereich einzuordnen sind. Eingriffe in den Bahndamm und in den Baumbestand sind in jedem Fall hinzunehmen.

Ergebnis der Bewertung
– kurz- und langfristige Lösung



Beispiel für eine Spindel-Rampe

Zwischenfazit: In der Planung sollten sowohl eine barrierefreie Zugangsrampe zum vorhandenen Fußgängersteg als auch die Option für eine ergänzende Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Spree berücksichtigt werden.

3.7 Fahrrad-Abstellanlagen

Am Bahnhof Jungfernheide wurden an einem trockenen Novembertag 2024/ an einem sonnigen Tag im März 2022 nördlich des S- und U-Bahnzugangs

Bestandssituation Nachfrage

22/17 und auf der Südseite 36/37 teils „wild“ abgestellte¹ Fahrräder gezählt. Hinzu kamen 6/8 Räder auf der Nordseite des westlichen S-Bahnzugangs. Dies deckt sich in etwa mit den Angaben der InfraVelo GmbH, die auf Grundlage einer Untersuchung des Bezirks von 64 abgestellten Fahrrädern ausging.

Das Berliner Mobilitätsgesetz fordert in § 48 ein an den regelmäßig zu überprüfenden Bedarf angepasstes Angebot an Fahrradabstellanlagen, deren Dimensionierung sich am erwarteten Bedarf orientiert. Verortung und Gestaltung sollen das Sicherheitsempfinden der Nutzenden berücksichtigen. An wichtigen Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen erstellt werden.

Die InfraVelo GmbH hat den künftigen Bedarf an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an den Berliner S- und U-Bahnhöfen untersucht. Für den Bahnhof Jungfernheide kommt sie in Übereinstimmung mit einer bezirklichen Untersuchung zu einem künftigen Gesamtbedarf von rund 250 Abstellmöglichkeiten. 20% des Bedarfs sollte in gesicherten Abstellanlagen abgedeckt werden.

Die auf der Nordseite vorhandenen Fahrradbügel liegen im Bereich der künftigen Bahnanlagen und müssten an anderer Stelle ersetzt werden. Eingangsnah steht dafür jedoch wenig Platz zur Verfügung, u.a. unter dem neuen Bahnsteig, wo die räumlichen Verhältnisse auch gesicherte Stellplätze mit Doppelparkern zulassen würden. Auch südlich der Bahnanlagen reicht das Angebot für den künftigen Bedarf nicht aus.

Zwischenfazit: Das Angebot an Fahrrad-Abstellmöglichkeiten ist an den Bedarf anzupassen. Auf der Nordseite ist dazu die Inanspruchnahme von Flächen unter dem künftigen Bahnsteig der Siemensbahn sinnvoll und voraussichtlich aus Sicht des Radverkehrs unvermeidbar. Auf der Südseite ist das Angebot im Zusammenhang mit einer Aufwertung des Vorplatzbereichs erheblich zu erweitern und neu zu ordnen. Dies könnte sowohl dezentral als auch in der Form eines Fahrradparkhauses am südöstlichen Bahnhofszugang erfolgen.

3.8 Jelbi-Station

Im nördlichen Bahnhofsumfeld besteht gegenüber den Zugängen zu U- und S-Bahn eine jelbi-Station mit sieben Standplätzen für Carsharing-Fahrzeuge (ca. 10x16 m) und einer ca. 8x12 m großen Fläche für Fahrräder, Elektroroller und Elektro-Tretroller zum Verleih. Der Standort wird durch die Planungen für die Siemensbahn (Baustelleneinrichtungsflächen) überlagert und kann nur bis zu deren Baubeginn bestehen bleiben.

Seitens der BVG wird ein Standort an diesem zentralen ÖPNV-Knoten und insbesondere in Zuordnung zum S-Bahnring und zur Regionalbahn weiterhin für erforderlich gehalten; er sollte langfristig eher noch vergrößert werden. Für U-Bahnfahrergäste stehen jelbi-Stationen auch an den benachbarten Bahnhöfen Mierendorffplatz und Jakob-Kaiser-Platz (mit Carsharing, aber zeitlich befristetem Pachtvertrag) zur Verfügung.

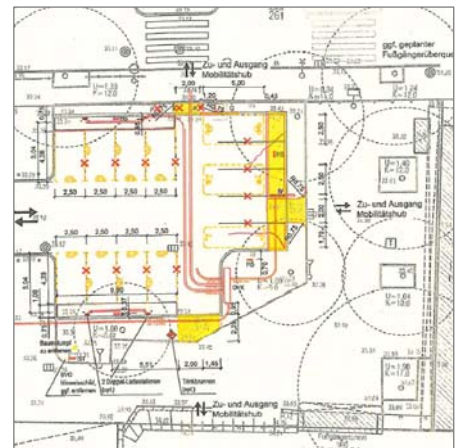
Standortkriterien für eine jelbi-Station sind neben dem Flächenangebot eine gute Zuordnung zu einem Bahnhofszugang (Sichtbarkeit und Erreichbarkeit), für Standorte mit Carsharing auch eine sichere Pkw-Erreichbarkeit. Nach Realisierung der Planungen für S-Bahn und Straßenbahn kann eine Jelbi-Station mit Carsharing im Bereich des nordwestlichen Bahnhofsvorplatzes nicht mehr konfliktfrei eingeordnet werden, für einen kleineren jelbi-Punkt wäre dies dagegen möglich. Ein solcher Fahrrad- und Rollerverleih könnte – abhängig von der künftigen Trassierung der Straßenbahn und Lage des

Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes

Starker Nachfragezuwachs erwartet

Flächenbedarf für Ersatz- und Zusatzangebote

Zwischenfazit



Bestehende Jelbi-Station im Konflikt mit Planfeststellung S-Bahn und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Mögliche Flächen (Suchbereiche) für neue Angebote

¹ Fahrradbügel sind für maximal 48 Fahrräder vorhanden. Unter den abgestellten Fahrrädern waren mindestens 10 sog. „Fahrradleichen“; dies ist auch ein Indikator für die geringe soziale Kontrolle im Bahnhofsumfeld

Gleichrichterwerks der S-Bahn – auch östlich oder westlich des nordwestlichen S-Bahnzugang Platz finden, wo Flächen zur Verfügung stehen, die allerdings ca. 150-200 m vom U-Bahneingang entfernt liegen. Im südlichen Bahnhofsumfeld sind in größerem Umfang Flächen in öffentlichem Eigentum vorhanden. Die Einordnung einer jelbi-Station ist dort im Kontext einer Neukonzeption für das gesamte südliche Bahnhofsvorfeld zu prüfen.

Zwischenfazit: Die Einordnung einer eingangsnahen jelbi-Station in das Bahnhofsumfeld ist wünschenswert, unterliegt wegen konkurrierender Nutzungsansprüche und eingeschränkter Zufahrtsmöglichkeiten jedoch Restriktionen, insbesondere wenn auch Carsharing angeboten werden soll.

Zwischenfazit

3.9 Logistik-Hub

Das Umfeld des Bahnhofs Jungfernheide war seit Längerem als Standort für einen „Logistik-Hub“ vorgesehen, an dem Paketsendungen zur Feinverteilung vom Lkw auf Lastenfahräder umgeladen werden können. Als Betreiber war die BEHALA als landeseigener Betrieb vorgesehen. Nach den aktuellen Planungen für die Siemensbahn und die Straßenbahn stehen dafür im engeren Bahnhofsumfeld jedoch keine geeigneten, sicher anfahrbaren Flächen in einer wirtschaftlich bedingten Mindestgröße zur Verfügung.

Zwischenfazit: Aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit im Bahnhofsumfeld müssen für ein Logistik-Hub andere geeignete Standorte gefunden werden, zumal die Nähe zu einer ÖPNV-Haltestelle nicht zwingend erforderlich ist.

Zwischenfazit

3.10 Bebauungsoptionen

Die gering genutzten Flächen östlich des nordöstlichen U- und S-Bahnzugangs bieten sich für eine ergänzende Bebauung an. Die gegenwärtige Nutzung durch einen Abschleppdienst und eine Gebrauchtwagenhandlung wird weder der gegenwärtigen noch der künftigen außerordentlichen Lage- und Erschließungsgunst gerecht. Die Planfeststellungsunterlagen gehen überdies von einem Teilabriss des Bestandsgebäudes am Bahnhofsvorplatz aus. Eine Bebauung dieser Flächen, für die Planungsrecht bereits gegeben ist (GE, GRZ 0,8, GFZ 1,6) würde zur Aufwertung des Gesamtstandorts Bahnhof Jungfernheide und speziell des nördlichen Bahnhofsvorplatzes beitragen. Die Flächen befinden sich allerdings in privater Hand, über eine Verkaufsbereitschaft ist nichts bekannt.

Mögliche Bebauung am Rand des nördlichen Bahnhofsvorplatzes

Die Kleingartenflächen zwischen Bahnanlagen und Olbersstraße sind für eine wirtschaftlich tragfähige Bebauung zu schmal und werden zum Teil für die Abdeckung anderer Flächenansprüche (Zugangsrampe zur Spreebrücke, Gleichrichterwerk der Straßenbahn) benötigt. Dagegen weisen die Kleingarten- und Spielplatzflächen zwischen der Kindertagesstätte und dem Gallesteig, die sich in öffentlichem Eigentum befinden, gute Ausgangsbedingungen für eine Bebauung auf. Das gegenwärtige Planungsrecht erlaubt eine Wohnnutzung mit einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 1,5. Derzeit liegen erhebliche städtebauliche Defizite vor. Bereits in einer 2019 durchgeführten Einwohnerversammlung wurden u.a. die schlechte Verknüpfung des Wohngebiets mit dem Bahnhof, die fehlende soziale Sicherheit auf der Rückseite der durch hohe Hecken abgeschotteten Kleingärten sowie allgemein ein Gefühl der Vernachlässigung des Bahnhofs-Vorbereichs zur Sprache gebracht.

Mögliche bauliche Nutzung von Kleingartenflächen zur Aufwertung des südlichen Bahnhofsvorfelds

Einschränkungen der Bebaubarkeit ergeben sich durch die Lage des zweigeschossigen U-Bahntunnels unter Teilen des Kinderspielplatzes, dessen Überbauung mit einem zusätzlichen Aufwand verbunden wäre. Die Bebauung müsste sich in die umliegende, teilweise denkmalgeschützte fünfgeschossige Wohnbebauung einfügen. Weiterhin sind im Bahnhofsvorfeld weitere Nutzungsansprüche (Fahrradabstellmöglichkeiten, ggf. jelbi-Station) zu berücksichtigen.

Anforderungen an eine Bebauung

sichtigen, außerdem ist eine Aufwertung der Wege zwischen Wohngebiet und Bahnhof dringend geboten.

Zwischenfazit: Attraktive Bebauungspotentiale sind sowohl seitlich des nördlichen als auch vor dem südlichen U- und S-Bahnzugang zu sehen. Diese können zu einer Aufwertung des Bahnhofsumfeldes beitragen.

Zwischenfazit

3.11 Städtebauliche Defizite

Neben den genannten funktionalen und Flächenanforderungen sind in einem Konzept für das Bahnhofsumfeld nicht zuletzt städtebauliche Kriterien zu berücksichtigen. Dies betrifft vor allem die Bahnhofsvorfelder vor den nördlichen und südlichen Hauptzugängen zu U- und S-Bahn. Aber auch die Straßenräume der Max-Dohrn-Straße, des Tegeler Wegs, der Olbersstraße und des Gallesteigs sind von den Veränderungen betroffen.

Einbeziehung städtebaulicher Kriterien in das Planungskonzept

3.11.1 Nördliches Bahnhofsvorfeld

Im nördlichen Bahnhofsvorfeld muss sich die städtebauliche Gestaltung mit den durch die Straßenbahn- und S-Bahnplanung gesetzten Rahmenbedingungen auseinandersetzen. Dabei ist neben der Bedeutung als stark frequentierter Umsteigeknoten auch die fortlaufende Entwicklung der angrenzenden Gewerbeflächen, die als biotechpark positioniert werden, als hochwertiger und profilierter moderner Gewerbestandort zu berücksichtigen. In diesem Umfeld wird es insbesondere darauf ankommen, trotz beschränkter Platzverhältnisse einen großzügig wirkenden, nutzerfreundlichen und übersichtlich gestalteten „Bahnhofsvorplatz“ zu entwickeln.

Bedeutung des nördlichen Bahnhofsumfeldes

Bei der Gestaltung der Fläche zwischen der Max-Dohrn-Straße und dem neuen Bahnsteig der Siemensbahn wird es darauf ankommen, einen überzeugenden Bezug zum öffentlichen Straßenraum und zu den anschließenden Anlagen und Zugängen der öffentlichen Verkehrsmittel zu formulieren. Angesichts der für die Realisierung der Verkehrsplanung zu fällenden Bäume ist ein „grünes“ Erscheinungsbild soweit wie möglich wiederherzustellen. Nach Möglichkeit sind hier auch Flächen für eine Versickerung bzw. Retention von Niederschlagswasser vorzusehen.

Auf die Flächen zwischen dem westlichen S-Bahnzugang und dem Tegeler Weg richten sich unterschiedliche Nutzungsanforderungen, deren funktionale und gestalterische Einbindung sicherzustellen ist.

Die Realisierung der Straßenbahnplanung und Baustelleneinrichtung für die Siemensbahn erfordern erhebliche Eingriffe in den stadtbildprägenden Baumbestand. In Abhängigkeit auch von den Anforderungen der Fahrstromversorgung und der Baustelleneinrichtungen müssen voraussichtlich mindestens 30 von 50 Bestandsbäumen zwischen Bahnanlagen und Max-Dohrn-Straße beseitigt werden. Ersatzpflanzungen an geeigneten Standorten sind nach Möglichkeit in räumlicher Nähe zu berücksichtigen.

Den Baumbestand berücksichtigen und ergänzen

Bei der Gestaltung der Seitenansicht des neuen Bahnsteigs, der zu verlegenden, tlw. dem Denkmalschutz unterliegenden Ausgänge von der Personenunterführung auf den nordöstlichen Bahnhofsvorplatz sowie des neuen Gleichrichterwerks handelt es sich um Hochbauaufgaben, deren Lösung das Bild des öffentlichen Raumes wesentlich mit bestimmen wird. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

Hochbauaufgaben nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens

3.11.2 Südliches Bahnhofsvorfeld

Im südlichen Bahnhofsvorfeld besteht einerseits die Aufgabe der Aufwertung der Zugangsbereiche entlang des Gallesteigs sowie westlich der Kleingartenanlage „Kalowswerder“, die beide ihrer Aufgabe einer nutzerfreundlichen und städtebaulich attraktiven Verknüpfung des Wohngebiets um die Brahestraße mit den Zugängen zum S- und U-Bahnhof nicht gerecht werden. Dabei gilt es, die Sichtverbindung zum Bahnhofseingang zu verbessern und die ohnehin schma-

Verknüpfung von Bahnhof und Wohngebiet

len, durch Gehwegparken noch reduzierten Flächenangebote für den Fußverkehr zu verbessern. Weiterhin sind ergänzende Nutzungsangebote, insbesondere Abstellplätze für Fahrräder und Roller so zu integrieren, dass sie sich in ein überzeugendes Gesamtkonzept einordnen. Die bereits in einer 2019 durchgeführten Einwohnerversammlung benannten Kritikpunkte (u.a. fehlende soziale Sicherheit) sind dabei anzugehen.

Andererseits sollten die Chancen genutzt werden, die sich mit einer Herausnahme der Olbersstraße aus dem übergeordneten Straßennetz für eine Umgestaltung zu einer fahrradfreundlichen Verbindung ergeben. Die großzügige Breite des öffentlichen Straßenraums öffnet hierfür Gestaltungsspielräume, die u.a. für eine geordnete Unterbringung des ruhenden Verkehrs genutzt werden können. Zu den im Konzept zu berücksichtigenden Anforderungen gehören u.a. die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten, die Ergänzung des lückenhaften Straßenbaumbestandes, die Erweiterung des nördlichen Gehwegs auf ein standardgerechtes Maß und eine überzeugende Gestaltung des nördlichen Randbereichs unter Einbindung möglicher künftiger Nutzungsanforderungen, einschließlich einer Zugangsrampe zum Fußgängersteg über die Spree und von Gleichrichterwerken der S-Bahn (temporär) und der Straßenbahn.

Fahrradfreundliche Olbersstraße

Zwischenfazit: Die Aufwertung sowohl des nördlichen als auch des südlichen Bahnhofsvorfeldes sowie der Straßenräume der Max-Dohrn-Straße und der Olbersstraße sind wesentliche städtebauliche Gestaltungsaufgaben, die im Zusammenhang mit der Einbindung zusätzlicher Nutzungen in diese Bereiche zu bearbeiten sind. Im nördlichen Bereich sind dafür alle Möglichkeiten zu nutzen, das Flächenangebot für einen fußverkehrs- und aufenthaltsfreundlichen Bahnhofsvorplatz zu erweitern und eine Verbreiterung der Gehwege entlang der Max-Dohrn-Straße unter Berücksichtigung des Alleecharakters zu ermöglichen. Im südlichen Bereich können wesentliche Verbesserungen der Bestandssituation nur unter Einbeziehung von gegenwärtig für Kleingärten und einen Bolzplatz genutzten Flächen erreicht werden. Ein radfahrfreundlicher Umbau der Olberstraße ist wünschenswert.

Zwischenfazit

4. KONZEPT

4.1 Prüfung von Varianten

Da einige für die künftige Gestaltung des Bahnhofsumfeldes wichtige Rahmenbedingungen noch nicht zwischen den handelnden Institutionen abgestimmt sind, werden im Folgenden mehrere Konzeptvarianten vergleichend bewertet. Vereinfachend werden diese zunächst gebündelt in einer Nullvariante (ohne dritte S-Bahnsteigkante), eine Worst-Case-Variante (A) und einer städtebaulichen Optimierungsvariante (B) zusammengefasst.

Drei Grundsatzvarianten

In allen drei Varianten wird entsprechend dem aktuellen Diskussionsstand auf ein viertes Bahnsteiggleis der Straßenbahn und auf eine Hochhausüberbauung verzichtet. Die Positionierung eines Gleichrichterwerks für die Straßenbahn an der Olbersstraße nahe dem südwestlichen Bahnsteigzugang wird als abgestimmt vorausgesetzt und in allen Varianten unverändert übernommen.

In allen Varianten: Drei abstellgleise der Straßenbahn, Gleichrichterwerk Tram an der Olbersstraße

In einer Nullvariante wird geprüft, welche Gestaltungsmöglichkeiten sich im Bahnhofsumfeld ergeben, wenn auf eine dritte Bahnsteigkante verzichtet wird, wie dies in der bezirklichen Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen gefordert wurde. Eine Aus- und Einfädelung der Siemensbahn würde in diesem Fall westlich der Spreebrücke erfolgen. Das vorhandene Gleichrichterwerk der S-Bahn könnte bestehen bleiben, müsste jedoch voraussichtlich erweitert werden. Auf das temporäre Gleichrichterwerk an der Olbersstraße könnte verzichtet werden. Die stadtgestalterisch problematischen Lärmschutzmaßnahmen wären im Bahnhofsumfeld entbehrlich, da die vorhandene Bahninfrastruktur in dieser Variante nicht wesentlich verändert werden müsste.

Nullvariante: ohne dritten S-Bahnsteig

Ob ein dritter Bahnsteig bahnbetrieblich zwingend erforderlich ist, welche Vorteile für einen stabilen Bahnbetrieb er bietet und welche Probleme bei einer Ausfädelung der Siemensbahn westlich der Spreebrücke zu erwarten wären, wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend begründet und kann hier nicht beurteilt werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass ähnliche Situationen an den Ringbahnhöfen Neukölln, Schönhauser Allee und (zukünftig) Wedding gegeben sind und ohne für Außenstehende erkennbare Probleme offenbar funktionieren. Eine Bestellung von Zugverkehren, die am Bahnhof Jungfernheide enden oder beginnen, die den Bau eines dritten Bahnsteigs in besonderem Maße nahelegen würde, ist derzeit nicht absehbar.

Variante A übernimmt die Planungen der Bahn, einschließlich der Lärmschutzanlagen, wie sie aus den Planfeststellungsunterlagen hervorgehen. Sie orientiert sich hinsichtlich der Straßenbahnplanung an dem aktuellen Stand der Vorplanung, die den zwischenzeitlichen Verzicht auf ein viertes Abstellgleis und eine Hochhausüberbauung berücksichtigt, aber noch nicht endgültig abgestimmt ist. Weitergehende Eingriffe in die Bestandssituation werden in dieser Variante gering gehalten.

Variante B überprüft Möglichkeiten einer städtebaulichen Optimierung der Planungen in den unterschiedlichen Teilbereichen der Bahnhofsvorfelder unter Berücksichtigung der längerfristigen Planungsziele des Bezirks. Dabei werden auch weitergehende Änderungen von vorliegenden Planungsständen sowie Eingriffe in die Bestandssituation thematisiert.

In einer Variante B2 wurde die Möglichkeit geprüft, auch bei Realisierung eines zusätzlichen S-Bahnsteigs einen Ersatzbau für das S-Bahngleichrichterwerk auf der Nordseite der Bahnanlagen zu errichten. Damit könnte auf das temporäre Gleichrichterwerk auf der Südseite verzichtet werden, um dort kurzfristig Baufreiheit für eine Zugangsrampe zum Fußgängersteg über die Spree zu gewinnen. Wegen der damit verbundenen Verzögerungen des Planfeststellungsprozesses und Problemen der Baustelleneinrichtung wird diese Möglichkeit seitens der Bahn jedoch abgelehnt und wegen geringer Umsetzungschancen nicht weiter verfolgt.

In einigen Teilbereichen sind Elemente der Grundsatzvarianten gegeneinander austauschbar; dies gilt insbesondere für das südliche Bahnhofsvorfeld, das durch die Schienenverkehrsplanungen nur temporär (Gleichrichterwerk) bzw. marginal (Lärmschutzanlagen) betroffen ist, jedoch – auch aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Umsteigeknotens – einer Aufwertung bedarf.

Die Varianten bzw. Untervarianten werden im Folgenden – bezogen auf die einzelnen Teilbereiche der Bahnhofsvorfelder – jeweils einander gegenübergestellt und vergleichend erläutert.

4.2 Nordöstliches Bahnhofsvorfeld

In allen drei Varianten wird die Straßenbahnendstelle auf drei Gleise reduziert und so weit nach Westen verschoben, dass der Bahnhofsvorplatz in direkter Verlängerung der Bahnunterführung von Gleisen und Bahnsteigen der Straßenbahnendstelle mit ihren Zugangsrampen frei bleibt und somit eine kurze und hindernisfreie Umsteige Verbindung zwischen S-Bahn, Straßenbahn und Bus gewährleistet ist. Mit dem Verzicht auf die Hochhaus-Überbauung der Gleise erscheint eine solche Haltestellenlage grundsätzlich möglich; wie sie auch in einem (noch nicht abgestimmten) Vorentwurf der beauftragten Planer dargestellt wurde. Dies bedarf im Detail jedoch noch einer Überprüfung. Die Dimensionierung der Bahnsteige und Gleisanlagen wird aus der Vorplanung übernommen.

4.2.1 Nullvariante

In der Nullvariante bleiben die das nördliche Bahnhofsvorfeld bestimmenden Anlagen der Deutschen Bahn, einschließlich der in den Bahndamm hineingebauten Nebenanlagen (u.a. Trafo) gegenüber dem Ist-Zustand unverändert.

Var. A: Übernahme Planfeststellung Bahn und Vorplanung Straßenbahn, Minimierung sonstiger Eingriffe

Var. B: Vorschläge für eine Optimierung der Variante A in Teilbereichen

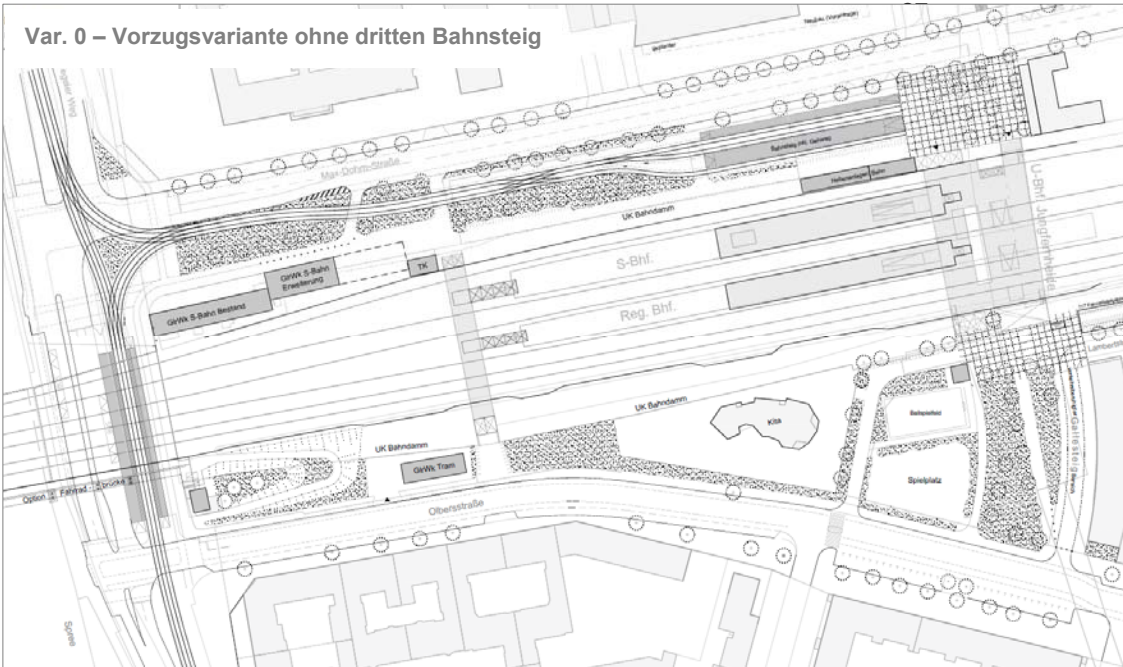
Var. B2: Wegen Verzögerung des Planfeststellungsprozesses von der Bahn verworfen

Elemente der Varianten in einigen Teilbereichen austauschbar

Westverschiebung der Endstelle bei Verzicht auf Hochhausüberbauung

Bahnanlagen unverändert

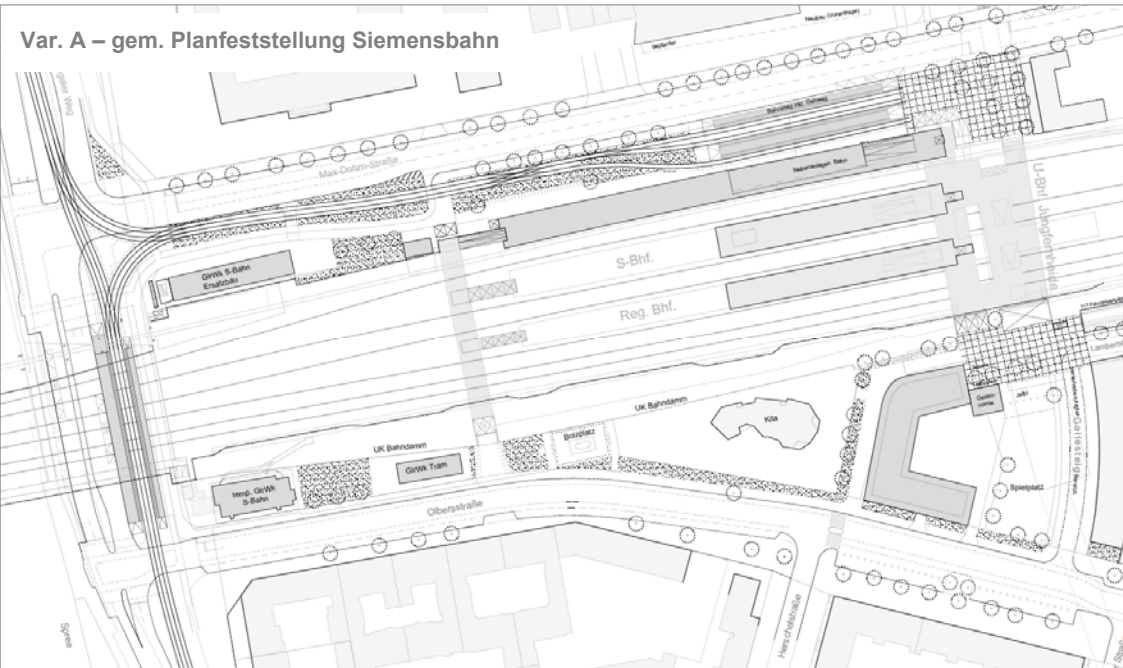
Var. 0 – Vorzugsvariante ohne dritten Bahnsteig



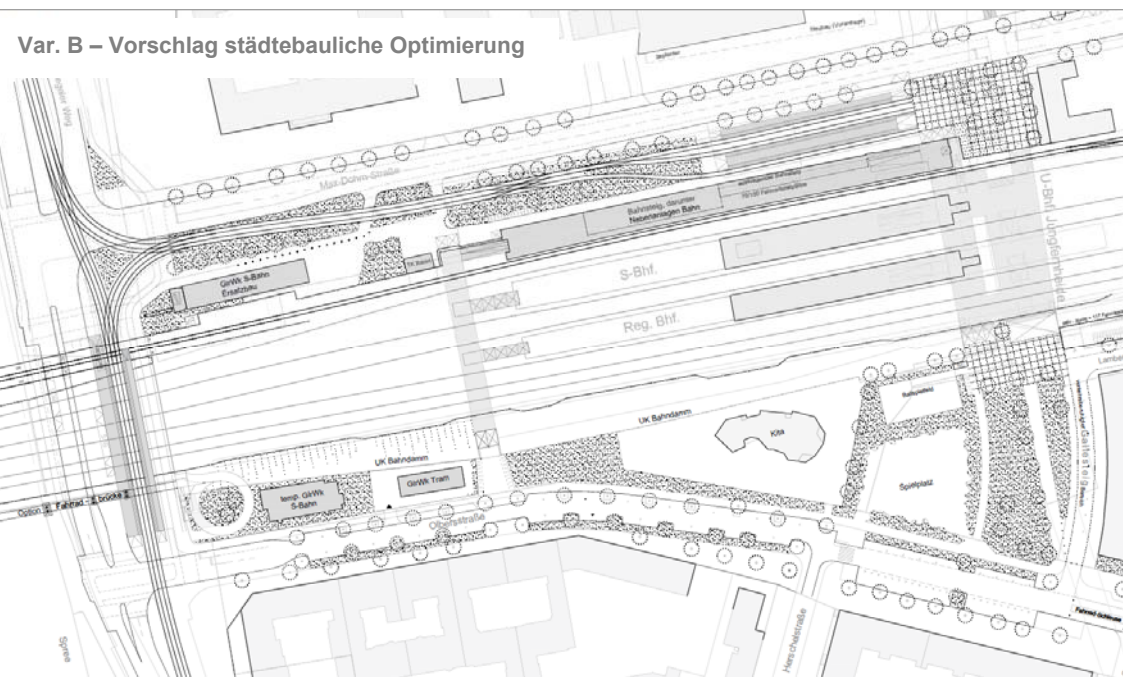
Variante 0, A und B
Übersicht, ohne Maßstab
Pläne im Maßstab 1:1000
am Ende des Berichts

(Untervarianten für das süd-
östliche Bahnhofsvorfeld
austauschbar)

Var. A – gem. Planfeststellung Siemensbahn



Var. B – Vorschlag städtebauliche Optimierung



Die Platzverhältnisse würden es im Übrigen erlauben, die Endstelle der Straßenbahn etwas weiter von der Max-Dohrn-Straße abzurücken, als in den bisherigen Überlegungen (s. Var. A), um Konflikte zwischen Gehweg- und Bahnsteigfunktion zu vermeiden

Das nordöstliche Bahnhofsvorfeld könnte in wesentlichen Teilen unverändert belassen und müsste lediglich im Vorfeld der Straßenbahndstelle an die neue Nutzung angepasst werden. Der neuen Bedeutung als stark frequentierter Umsteigeknoten im Übergang zum biotech-park könnte der Bereich so allerdings nicht gerecht werden. Vielmehr sollte die Chance einer großzügigen Neugestaltung als Bahnhofsvorplatz genutzt werden. Wegen der umfangreichen Versiegelungen und Baumfällungen, die zur Umsetzung der S-Bahn- und Straßenbahnplanung erforderlich werden, sollten dabei auch Baumstandorte und Versickerungsflächen berücksichtigt werden. Weiterhin könnten Flächen für einen Kiosk und für Außengastronomie integriert werden. Der Konzeptplan stellt dies in symbolischer Form dar, Details der Platzgestaltung werden in einem geeigneten Verfahren auszuarbeiten sein.

Für Fahrradabstellmöglichkeiten und einen jelbi-Punkt verbleiben südlich der Straßenbahnhaltestelle ausreichende Flächen, die auch überdacht werden können, so dass der eigentliche Vorplatz davon entlastet wird.

Ein Umbau der Max-Dohrn-Straße (s. Kap. 5.5) ist in dieser Variante nicht erforderlich. Da die Straßenbahndstelle vom Fahrbahnrand abgerückt werden kann, kann der straßenbegleitende Altbaumbestand voraussichtlich in den künftigen Gehwegbereich integriert werden. Ob der Abstand von der Gleisachse von ca. 5,5 m dafür oder auch für Neupflanzungen im Falle von baubedingt unvermeidbaren Baumfällungen ausreicht, bliebe zu überprüfen.

4.2.2 Variante A

In der Variante A werden die Planungen für die Siemensbahn aus den Planfeststellungsunterlagen unverändert übernommen. Hinsichtlich der Lage und der Dimension der Straßenbahndstelle wird der aktuelle Stand der Vorplanung der BVG zugrunde gelegt.

Auch in dieser Variante ist eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes erforderlich. Mit der Erweiterung des Bahnkörpers und der in den Planfeststellungsunterlagen dargestellten, dreifach abgeknickten Rampe, die den Höhenunterschied zwischen Vorplatz und Unterführung vermittelt, steht dafür jedoch ein geringeres Flächenangebot zur Verfügung, als in der Nullvariante, zumal voraussichtlich auch eingangsnah Fahrradabstellmöglichkeiten hier zu integrieren wären. Baumpflanzungen und Versickerungsflächen sind daher nur eingeschränkt möglich.

Zwischen dem südlichen Straßenbahngleis und dem neuen S-Bahnsteig verbleibt nur ein sehr geringer Abstand (im Minimum etwa 2 m), der die konfliktfreie Zugänglichkeit der unterhalb des Bahnsteigs vorgesehenen bahnbetrieblichen Nutzungen stark erschwert und Fahrradabstellmöglichkeiten an dieser Stelle nicht zulässt.

Die 13 m breite Fahrbahn der Max-Dohrn-Straße wird in der Variante A unverändert übernommen. Damit ergibt sich entlang des nördlichen Straßenbahngleises nur ein rund 4 m breiter Gehweg, der hier zugleich als Wartefläche für Straßenbahn- und Busfahrgäste in Anspruch genommen wird und zwischen den jeweiligen Bahnsteighöhen und der Höhenlage des anschließenden Gehwegs vermitteln muss. Der Bereich wäre damit funktional überlastet, das Richtmaß der AV Geh- und Radwege könnte nicht eingehalten werden. Die vorhandenen Platanen könnten nicht erhalten werden.

Chance für eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Fahrradabstellmöglichkeiten südlich der Straßenbahnhaltestelle

Kein Umbau der Max-Dohrn-Straße

Übernahme des aktuellen Planungsstandes der Deutschen Bahn und der BVG

Einschränkungen für eine Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Engstelle zwischen Straßenbahnhaltestelle und Bahnanlagen

Engstelle zwischen Straßenbahnhaltestelle und Max-Dohrn-Straße

4.2.3 Variante B

Wegen der genannten Schwachpunkte der Variante A werden mit der Variante B bei grundsätzlicher Übernahme der Planungen von S-Bahn und Straßenbahn einige Optimierungsansätze zur Diskussion gestellt:

- Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Rampe zwischen Vorplatz und Bahnunterführung mit einer Steigung von 6% wird durch eine in die Unterführung integrierte gerade Rampe gleicher Steigung ersetzt. Dies erscheint von den Platzverhältnissen her realisierbar und würde eine großzügigere Gestaltung des Vorplatzes ermöglichen. Ggf. müsste der Aufzug zum neuen S-Bahnsteig geringfügig angepasst werden.
- Um den Abstand zwischen dem südlichen Straßenbahngleis und dem neuen S-Bahnsteig zu erweitern, wird angeregt, den Bahnsteig in diesem Abschnitt um etwa 1,5 m auskragen zu lassen, um einen mindestens 3,5 m breiten Zugangsweg entlang des Bahnsteigs zu ermöglichen, der auch als Fußwegeverbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen Bahnhofsumfeld dienen könnte.
- Weiterhin wird angeregt, die unterhalb des Bahnsteigs vorgesehenen bahnbetrieblichen Räume nach Westen zu verschieben, wo eine bessere Zugänglichkeit gesichert werden kann, und an ihrer Stelle Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzusehen, für die ein hoher Bedarf erwartet wird. Hier könnten etwa 75, bei einer lichten Höhe von 3 m und Duplex-Anordnung bis zu 150 Abstellmöglichkeiten geschaffen und damit ein signifikanter Anteil des erwarteten Bedarfs der ÖPNV-Nutzer abgedeckt werden. Abhängig von der Bedarfsentwicklung kann ein Teil dieser Stellplätze in Form von abschließbaren Abstellanlagen realisiert werden. Die konstruktiven Vorkehrungen wären ähnlich, wie für die in der Planfeststellung bereits vorgesehenen Unterbauungen des Bahnsteigs. Für die der Straßenbahnhaltestelle zugewandte Seite ist eine attraktive Gestaltung anzustreben. Welche Finanzierungsmöglichkeiten für eine solche Lösung in Frage kommen, kann hier nicht beurteilt werden.
- Der Bahnhofsvorplatz könnte bei Verzicht auf die o.g. Rampe und Entlastung von abgestellten Fahrrädern großzügiger als in Variante A gestaltet werden. Dabei sollte das Ziel verfolgt werden, vorhandene Bäume und Neupflanzungen in die Gestaltung zu integrieren.
- Um den Gehwegengpass am nördlichen Straßenbahnsteig zu entschärfen, wird eine Reduzierung der Fahrbahn der Max-Dohrn-Straße um 1,5-2,0 m auf insgesamt 11,5 bzw. 11,0 m (zwei Fahrstreifen, zwei Radfahr- bzw. Parkstreifen) vorgeschlagen (s. Kap. 5.5). Damit würde der Gehweg eine Breite von 5,1 bzw. 5,6 m erhalten, was seiner Mehrfachfunktion besser gerecht würde. Ggf. könnten Ersatzpflanzungen für die durch die Straßenbahnplanung entfallenen Bäume eingeordnet werden (Abstand von der Gleisachse ca. 5 m).

4.3 Nordseite, mittlerer Bereich

Im Bereich der Bahnanlage wird in der Nullvariante die Ist-Situation, in den Varianten A und B der Bahnsteig der Siemensbahn gemäß Planfeststellungsunterlagen mit einem Treppen- und Rolltreppenzugang zum neuen Bahnsteig und einem Aufzug sowie einer entsprechenden Verlängerung der Unterführung zugrunde gelegt.

Die Lage der Straßenbahngleise wird in allen Varianten nahe der Max-Dohrn-Straße angenommen, da mit dem Verzicht auf die Hochhausüberbauung dort keine baulichen Anlagen mehr zu berücksichtigen sind. Details der Gleisführung sind noch auszuarbeiten und werden in den Konzeptplänen in Anlehnung an eine Vorplanung der BVG dargestellt. Eine angemessene Verbreiterung des Gehwegs zwischen Straßenbahn und Fahrbahn, nach Möglichkeit unter Einbindung vorhandener bzw. am Fahrbahnrand neu zu pflanzender Straßenbäume sollte dabei gewährleistet werden.

Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten

Modifizierte Zugangsrampe zur Bahnunterführung...

Auskragung des S-Bahnsteigs im Bereich der Tram-Endstelle

Trafo-Ersatzbau, Nebenräume und Anlagen der Bahn sowie Fahrradabstellanlage unter dem Bahnsteig

Bahnanlage: Ist-Situation bzw. Planfeststellungsunterlage

Straßenbahngleise in Nordlage

Zwischen der Gleisharfe der Straßenbahn-Endstelle und dem westlichen S-Bahnzugang verbleibt eine in der Nullvariante bis zu 14 m, in den Varianten A und B bis zu 11 m breite Freifläche zwischen den Straßenbahngleisen und der Bahnanlage, die noch nicht durch geplante Nutzungen belegt ist. Hier kann ein Verbindungs- und Erschließungsweg entlang der Bahnanlage von etwa 3,5 m Breite angelegt werden, mit Zugängen an der westlichen S-Bahnunterführung und am westlichen Ende der Straßenbahndstelle. Bedarfsgerecht sollten Fahrradabstellmöglichkeiten in guter Zuordnung zum westlichen Bahnhofseingang eingeordnet werden. Bei deren Dimensionierung ist zu berücksichtigen, dass in der Variante A am nordöstlichen Bahnhofseingang nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten für die Einordnung von Fahrradabstellanlagen gegeben sind.

Verbindungsweg entlang der Bahnanlage, Fahrradabstellanlage

Für die verbleibende Fläche wird eine Gestaltung als Grünfläche vorgeschlagen, die als Retentions- und Versickerungsfläche für auf umliegenden versiegelten Flächen anfallendes Niederschlagswasser dienen sowie Ersatzpflanzungen für die durch die Bauarbeiten bedingten Baumfällungen aufnehmen kann.

Lineare Grün- und Versickerungsfläche mit Baumpflanzungen

Alternativ könnte an dieser Stelle auch ein Ersatz für die auf dem nordöstlichen Bahnhofsvorplatz entfallende Jelbi-Station geschaffen werden. Diese könnte eine 6x8 m große Fläche für Leihfahrräder und Roller sowie bis zu acht Stellplätze für Leih-Pkw aufnehmen. Die Erschließung unter Überquerung der Straßenbahngleise und Mitnutzung von auch durch Fußgänger genutzten Zugangswegen zu den Haltestellen ist allerdings als ungünstig, wenn auch aufgrund des voraussichtlich relativ geringen Fußgängeraufkommens noch vertretbar zu bewerten. Ungünstig ist auch die mit 150 m relativ große Entfernung zum U-Bahneingang und fehlende Sichtbarkeit von dort. U-Bahnfahrpassagiere können allerdings auf Angebote an den benachbarten U-Bahnhöfen Halemweg und Mierendorffplatz ausweichen.

Alternativ: Einordnung einer Jelbi-Station

4.4 Nordwestliches Bahnhofsvorfeld

Im nordwestlichen Bahnhofsvorfeld zwischen Max-Dohrn-Straße und Siemensbahn liegt die Lage der Straßenbahngleise – bedingt durch die minimalen Kurvenradien – weitgehend fest. Der Fuß- und Radverkehr kann im westlichen Abschnitt nur südlich dieser Gleise geführt werden, um erst weiter östlich über diese hinweg in die Randlage der Max-Dohrn-Straße zu verschwenken (s. Kap. 5.5). Durch das Dreieck der Straßenbahngleise mit ihren Weichenverbindungen ergeben sich weitere Zwangspunkte und Einschränkungen für die Führung des Fuß- und Radverkehrs, die noch einer detaillierten, mit Sicherheitsaspekten und möglichen LSA-Schaltungen abgestimmten Lösung bedürfen. Etwas günstigere Rahmenbedingungen würden sich bei einer Mittellage der Straßenbahngleise im Tegeler Weg ergeben, die derzeit jedoch nicht weiter verfolgt wird.

Gleislage u.a. bedingt durch Kurvenradien der Straßenbahn

Um eine uneingeschränkte Stromversorgung der Ringbahn zu gewährleisten, muss in den Varianten A und B ein Ersatzbau für das vorhandene Gleichrichterwerk der S-Bahn fertig gestellt und betriebsbereit sein, bevor dieses für das zusätzliche Gleis der Siemensbahn zurückgebaut werden kann. Dafür ist ein temporäres Gleichrichterwerk auf Kleingartenflächen an der Olbersstraße vorgesehen, das jedoch den Planungen des Bezirks für eine barrierefreie Zugangsrampe zum Fußgängersteg über die Spree entgegen steht.

4.4.1 Nullvariante

In der Nullvariante bleibt das vorhandene Gleichrichterwerk bestehen. Soweit erforderlich, können zusätzliche Kapazitäten für die Stromversorgung der Siemensbahn durch eine Erweiterung oder einen Neubau östlich des vorhandenen Werks bereitgestellt werden. Der TK-Raum kann am jetzigen Standort bestehen bleiben.

Geh- und Radwege werden in einem Abstand nördlich um das Gleichrichterwerk herumgeführt, der Radweg östlich davon in die Max-Dohrn-Straße eingefädelt, der Gehweg bis zum nordwestlichen Bahnhofszugang und weiter entlang des Bahndamms bis zum nordöstlichen Bahnhofsvorplatz fortgesetzt. Bis zu den Straßenbahngleisen verbleibt eine Freifläche, die als Grün- und Versickerungsfläche mit Ersatzpflanzungen für baubedingt entfallende Bäume angelegt werden kann.

4.4.2 Variante A

In Variante A werden die Planungen für die Bahnanlagen, einschließlich des neuen Gleichrichterwerks der S-Bahn und eines kleinen Technikgebäudes aus den Planfeststellungsunterlagen unverändert übernommen (s. Kap. 3.1.2). Als „worst case“ geht diese Variante davon aus, dass das Vorfeld des neuen Gleichrichterwerks in den Abgrenzungen, wie es nach den Planfeststellungsunterlagen von der Bahn erworben werden soll, aus bahntechnischen Gründen nicht als öffentliche Verkehrsfläche verfügbar ist. Geh- und Radwege müssten in diesem Fall außerhalb dieser Fläche geführt werden.

Angesichts der Flächenverfügbarkeit und unter Annahme von standardgerechten, 2,3 m breiten Rad- und 3,5 m breiten Gehwegen würde dies westlich des Gleichrichterwerks zu einem Engpass führen, der sich auch durch eine Anpassung der bisherigen Planung für eine Zugangstreppe und eine Rigole nicht ganz beseitigen ließe. Am östlichen Rand der von der Bahn beanspruchten Fläche wäre ein ausreichender Abstand zu den Straßenbahngleisen nicht realisierbar, so dass die für das Gleichrichterwerk beanspruchte Vorfläche dort reduziert werden müsste. Flächen für Baumpflanzungen als Ersatz für die Baumverluste durch das Gleichrichterwerk und die Straßenbahn sind in dieser Variante kaum möglich.

Die geplante Lage der Zufahrt zum Gleichrichterwerk erscheint funktional und wegen ihrer Nähe zum Knoten Max-Dohrn-Straße / Tegeler Weg ungünstig. Der Radweg könnte an dieser Stelle nicht sicher auf die Max-Dohrn-Straße zurückgeführt werden, bei einer Fortsetzung bis zum nordwestlichen Bahnhofseingang wären Konflikte mit dem Fußverkehr vorprogrammiert. Am westlichen Ende der Max-Dohrn-Straße fehlt der Platz für eine Aufstellfläche, auf der Radfahrende in Richtung Norden die Freigabe der Lichtsignalanlage abwarten können.

4.4.3 Variante B – bessere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr

Variante B geht davon aus, dass eine Mitnutzung der Freifläche vor dem neuen Gleichrichterwerk – wie bereits vor dem vorhandenen – als Teil der öffentlichen Verkehrsfläche möglich ist, wenn dort eine hindernisfreie Breite und Ausführung als Manövriertfläche für (seltene) Anliefer- und Wartungsvorgänge gewährleistet ist. Die Variante geht weiterhin davon aus, dass die geplante Lage des neuen Gleichrichterwerks um einige Meter in Richtung Osten verschoben werden kann. Unter diesen Voraussetzungen kann der Geh- und Radwegeengpass westlich des Gleichrichterwerks vermieden und eine Aufstellfläche für den Rad- und Fußverkehr in Richtung Norden gesichert werden.

Die Zufahrt zum Gleichrichterwerk wird in dieser Variante nach Osten verlegt, wo sie zugleich einer Verknüpfung des Radwegs südlich der Tramgleise mit einem Radfahrstreifen entlang der Max-Dohrn-Straße dient. Zwischen Radweg und Straßenbahntrasse kann eine schmale Grünfläche mit ergänzenden Baumpflanzungen eingeordnet werden.

4.4.4 Variante B2 – Verzicht auf temporäres Gleichrichterwerk

In einer Untervariante B2 wurde die Möglichkeit einer Verschiebung des Gleichrichterwerks gegenüber der Planfeststellung um etwa 45 m in Richtung Osten zur Diskussion gestellt, um auf die Zwischenlösung eines temporären Gleichrichterwerks südlich der Bahnanlagen verzichten zu können. Ein Neubau in der vorgesehenen Dimension an dieser Stelle erscheint nach den Platzverhältnis-

Var. A: Möglichkeiten der Fuß- und Radwegführung zwischen Gleichrichterwerk und Straßenbahntrasse

Engpässe der Fuß- und Radwegführung zwischen Gleichrichterwerk und Straßenbahntrasse

Prüfung einer Verlagerung des geplanten Gleichrichterwerks unter Verzicht auf temporäre Zwischenlösung

sen grundsätzlich realisierbar, bevor das vorhandene Gleichrichterwerk außer Betrieb geht und abgerissen wird. Allerdings müsste der Bauablauf so angepasst werden, dass zunächst das zusätzliche Gleis der Siemensbahn bis zum alten Gleichrichterwerk gebaut und dann davor der Neubau errichtet wird, bevor das alte Werk abgerissen und die Verbreiterung des Bahnkörpers nach Westen fortgesetzt werden kann. Ob dies eine realistische Möglichkeit darstellt, kann hier nicht beurteilt werden.

Für den Geh- und Radverkehr würden in diesem Fall ausreichende Flächen zur Verfügung stehen und Engpässe vermieden werden. Voraussetzung ist die Möglichkeit, die Vorfläche des neuen Gleichrichterwerks auch als Geh- und Radweg zu nutzen.

Bei einer Neugestaltung der verbleibenden Freiflächen könnten Ersatzpflanzungen für die durch die Bauvorhaben entfallenden Bäume sowie Versickerungs- bzw. Retentionsflächen für die auf den versiegelten Flächen anfallenden Niederschläge berücksichtigt werden.

Wegen möglicher mehrjähriger Verzögerungen im Planfeststellungsprozess und Problemen der Baustelleneinrichtung wird diese Variante seitens der Bahn jedoch abgelehnt und wegen geringer Umsetzungschancen nicht weiter verfolgt.

Flächen für den Fuß- und Radverkehr

Ersatzpflanzungen für unvermeidbare Baumfällungen

4.5 Max-Dohrn-Straße

In der Nullvariante und der Variante A (Minimierung der Eingriffe in den Bestand) wird die Max-Dohrn-Straße mit ihrer Fahrbahnbreite von 13 m als im Wesentlichen unverändert angenommen. Aufgrund der geringen Breite des Gehwegs, der im östlichen Abschnitt künftig überdies als Bahnsteig und Wartefläche für Straßenbahn- und Busfahrgäste dienen soll, im westlichen Abschnitt wegen des geringen Sicherheitsabstandes zu den Gleisen der Straßenbahn, ist diese Lösung jedoch unbefriedigend.

Var. A: Max-Dohrn-Straße unverändert

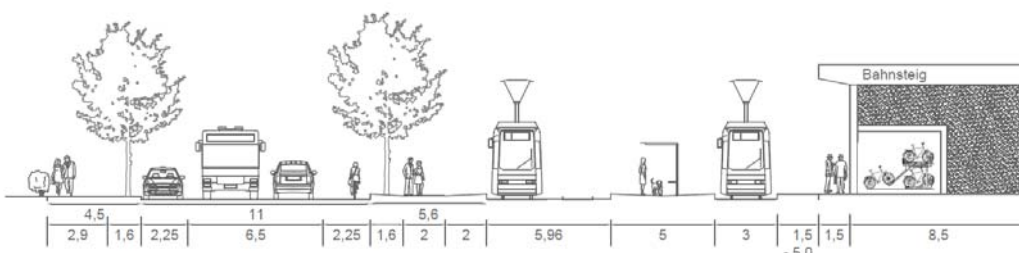
In Variante B wird die Fahrbahn der Max-Dohrn-Straße deshalb von 13 m auf 11,0 m verschmälert, wie dies bereits in der Vorplanung von 2022 vorgesehen war. Der derzeit sehr schmale südliche Gehweg wird entsprechend zu Lasten der Fahrbahn um 2 m verbreitert, auch um der Doppelfunktion als Bestandteil des nördlichen Straßenbahnsteigs und der Bushaltestelle gerecht zu werden und den Straßenbaumbestand einzubinden; der nördliche Gehweg bleibt unverändert. Die vorhandenen Straßenbäume im Bereich der Haltestelle könnten durch näher am Bord eingeordnete Neupflanzungen ersetzt werden, um einen ausreichenden Abstand zu den Oberleitungen der Straßenbahn zu halten; davon betroffen wären drei oder vier große Platanen.

Var. B: Reduzierung der Fahrbahnbreite

Die Fahrbahn gliedert sich in dieser Variante in eine mittlere, 6,5 m breite Fahrgasse, in der langfristig nur noch eine Buslinie verkehren wird, und beidseitige, je 2,25 m breite Randstreifen. Ob die Randstreifen als Angebotsstreifen für den Radverkehr oder als Parkstreifen genutzt werden, kann hier zunächst dahingestellt bleiben. Wie in Abschnitt 3.5 bereits ausgeführt, wird die Oibersstraße nach Herausnahme des Busverkehrs und Entlassung aus dem übergeordneten Straßennetz für die Mehrzahl der Radfahrenden attraktivere Verbindungen bieten, als die parallele und verkehrlich künftig höher belastete Max-Dohrn-Straße mit ihren Bushaltestellen. Diese hätte dann nur noch einen örtlich durch die anliegenden Nutzungen bedingten Radverkehr aufzuneh-

Randstreifen alternativ als Parkstreifen oder Angebotsstreifen für den Radverkehr...

...ggf. auch abschnittsweise unterschiedlich zu nutzen



Max-Dohrn- Straße im Bereich der Straßenbahndendstelle – Var. B, Systemquerschnitt Ri. Osten

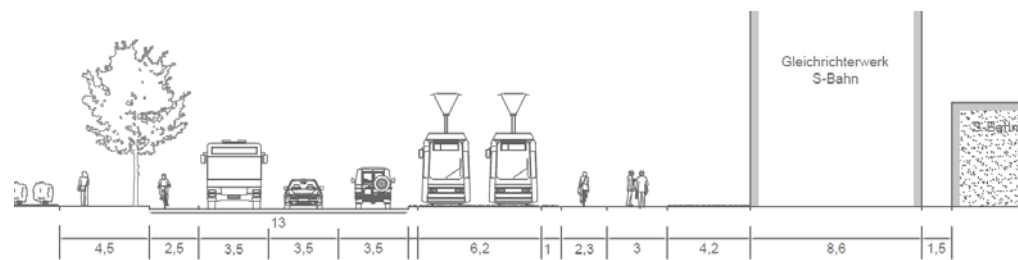
men. Auch gibt es gute Gründe dafür, weiterhin ein Mindestangebot an Parkplätzen vorzuhalten, zumal hier zusätzliche Funktionen eingeordnet werden und zwei gut ausgelastete vorhandene Parkplätze zugunsten der Straßenbahn entfallen.

Grundsätzlich erscheint auch eine Lösung mit einer auf Schwerverkehr und Busse ausgelegten Fahrbahnbreite von 11,5 m mit zwei 3,5 m breiten Fahrstreifen vertretbar, die mindestens auf der Südseite sowie auf der Nordseite im Zulauf zu den Lichtsignalanlagen einen Angebotsstreifen für den Radverkehr vorsieht, um es den Radfahrenden zu ermöglichen, an wartenden Kfz vorbei zu den Haltelinien vorzufahren; in anderen Abschnitten könnte dann die Nordseite zum Parken freigegeben werden.

Vor der Einmündung in den Tegeler Weg sieht Variante B eine Aufweitung der Fahrbahn auf 12,25 m vor, um einen zusätzlichen Fahrstreifen für Linksabbieger zu ermöglichen und den Busverkehr nicht durch einzelne Abbieger zu behindern. Die bestehende Fahrbahnbreite gemäß Variante A (13 m) würde hier nur einen sehr geringen Sicherheitsabstand zwischen Straßenbahn und Kfz-Verkehr ermöglichen.

Der Fuß- und Radverkehr in Richtung Osten muss im Seitenraum südlich der Straßenbahngleise geführt werden und kann erst hinter der Fahrbahnaufweitung wieder auf den fahrbahnbegleitenden Gehweg bzw. auf die Fahrbahn einschwenken. Dabei sollte eine Querung der Straßenbahngleise in einem spitzen Winkel vermieden werden.

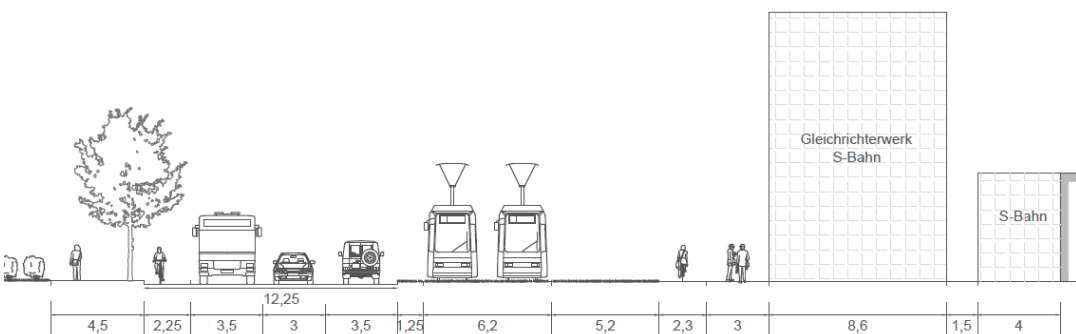
In Verlängerung der östlichen Bahnunterführung mit den Zugängen zu S-, U-



Max-Dohrn-Straße am Tegeler Weg, mit S-Bahn-Gleichrichterwerk - Var. A, Systemquerschnitt Ri. Osten (Maßstab ca. 1:400)

Fahrbahnaufweitung zum Tegeler Weg

und Regionalbahn ist über den Bahnhofsvorplatz hinweg eine direkte Wegeverbindung mit den gewerblichen Nutzungen, der Bushaltestelle und einem von der BVG geplanten künftigen U-Bahneingang auf der Nordseite der Max-Dohrn-Straße erforderlich. Bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen in der Größenordnung von 15.000 Kfz/d sind die Einsatzgrenzen für einen Fußgängerüberweg (Zebrastrifen) deutlich überschritten. Alle Varianten gehen deshalb von einer Lösung mit einer Lichtsignalanlage aus. Vor dem westlichen S-Bahnzugang sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Fahrbahnquerung durch eine Mittelinsel zu erleichtern; dafür müssten allerdings mögliche Radfahrstreifen bzw. Parkstreifen dort ausgesetzt werden.



Max-Dohrn-Straße am Tegeler Weg, mit S-Bahn-Gleichrichterwerk - Var. B, Systemquerschnitt Ri. Osten (Maßstab ca. 1:400)

Fußgängerüberweg am nordöstlichen Bahnhofszugang

4.6 Tegeler Weg und Spreequerung

Für den Tegeler Weg wird in allen Varianten der aktuelle Stand der Vorplanung mit der Straßenbahntrasse und –haltestelle in östlicher Seitenlage im Wesentlichen übernommen. Diese wird derzeit noch überprüft, aber auch eine Straßenbahnhaltestelle im Mittellage würde sich auf die Gestaltung der nördlichen und südlichen Bahnhofsvorfelder nur geringfügig auswirken. Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Platzierung eines neuen Brückenpfeilers der Siemensbahn im Zugangsbereich der Straßenbahnhaltestelle ist nach Möglichkeit zu vermeiden. Die genaue Lage der Fußgänger- und Fahrradfurten im Knotenbereich sollte überprüft werden. Das Ziel, diese aus Sicherheitsgründen nach Möglichkeit aus Bereichen mit Weichen und Gleiskreuzungen herauszuhalten, dürfte allerdings aufgrund der Platzverhältnisse schwer umsetzbar sein.

Neben der vorhandenen Zugangstreppe zum Fußgängersteg über die Spree verengt sich der Gehweg auf weniger als 2 m. Die Variante B zeigt deshalb eine veränderte Lage der – ohnehin wenig attraktiven – Treppe außerhalb des Bewegungsraums der Fußgänger, die außerdem besser mit dem geplanten Rampenzugang vereinbar ist.

Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte und in die Variante A übernommene Umfassung der vorhandenen Treppe mit einer Lärmschutzwand sowie die dem Fußgängersteg auf einem „Torsionsbalken“ vorgelagerte Lärmschutzwand sind mit ihrem Eingriff in den Spreerraum städtebaulich und landschaftsplanerisch nicht vertretbar und lässt das Entstehen von „Angsträumen“ befürchten. In der Nullvariante wäre eine solche Lösung wahrscheinlich nicht erforderlich, da die Bahnanlage nicht erweitert würde.

Variante B zeigt als städtebaulich bevorzugte Lösung eine schmale lärmabschirmende Konstruktion zwischen Fußgängersteg und Gleisanlagen anstelle des vorhandenen Drahtgitters und eine zusätzliche Lärmschutzwand unmittelbar entlang des neuen Gleises der Siemensbahn. Sollte dies nicht ausreichen, sind passive Maßnahmen an der betroffenen Bebauung vorzusehen, die mit den im Zusammenhang mit der Straßenbahnplanung erforderlichen Maßnahmen abzustimmen sind.

In allen Varianten wird als langfristiges Ziel die Option einer separaten Brücke für den Fuß- und Radverkehr offen gehalten. Der vorhandene Fußgängersteg könnte dann, falls erforderlich, eine Lärmschutzanlage aufnehmen.

4.7 Südwestliches Bahnhofsvorfeld

Der Standort eines Gleichrichterwerks für die Straßenbahn an der Olbersstraße nahe dem südwestlichen Bahnhofszugang wird als abgestimmt vorausgesetzt und in allen Varianten übernommen. Für die Realisierung sollte ein Gestaltungs- und Eingrünungskonzept entwickelt werden, das eine notwendige Verbreiterung des Gehwegs entlang der Olbersstraße an dieser Stelle berücksichtigt und auf die gegenüberliegende Wohnbebauung Bezug nimmt.

Der Bezirk verfolgt weiterhin das Ziel, den Treppenzugang zum Fußgängersteg über die Spree durch eine behindertengerechte Rampe mit einem Ausgangspunkt am Tegeler Weg zu ergänzen. Dabei soll die Möglichkeit des Anschlusses an eine spätere Fahrradbrücke offen gehalten werden. Für die Rampe wurde alternativ die Ausbildung als an den Bahndamm angelehnte hufeisenförmig aufgeschüttete Rampe, als teilweise aufgeständerte hufeisenförmige Rampe außerhalb des Bahndamms oder als aufgeständerte Spindel mit einem Außendurchmesser von etwa 22 m und zweifacher Wendelung geprüft. (zur Bewertung unterschiedlicher Rampen-Lösungen s. Kap. 3.6).

Für die Spindel spricht der geringere Flächenbedarf, für die Hufeisen-Rampe die potenziell konfliktärmere Abwicklung eines gemischten Fuß- und Radverkehrs bei größerer sozialer Sicherheit. Unter der Voraussetzung, dass die Bahn einer Anpassung des bestehenden Bahndamms zustimmt, wird in der Abwä-

Übernahme der aktuellen Vorplanung mit östlicher Randlege der Straßenbahngleise

Neubau der Zugangstreppe zum Fußgängersteg

Bisherige Planung für eine Lärmschutzwand über der Spree städtebaulich nicht vertretbar

Prüfung alternativer Lösungen für die Lärmschutzproblematik erforderlich

Option einer Fahrradbrücke über die Spree als langfristiges Ziel

Gleichrichterwerk Tram an der Olbersstraße

Rampenzugang zum Fußgängersteg über die Spree

Einbettung von Rampe und Tram-Gleichrichterwerk in ein Freiflächenkonzept

gung der Argumente der Hufeisen-Rampe der Vorzug gegeben. Sie sollte in ein attraktives Grün- und Freiflächenkonzept für den Gesamtbereich zwischen Olbersstraße und Bahn eingebettet werden. Am Fußpunkt der Rampe könnte ein kleiner Baukörper Platz finden, z.B. als Kiosk oder Ersatz für das vorhandene Gastronomieangebot.

In der Nullvariante kann eine Hufeisenrampe unabhängig von den Planungen der Siemensbahn realisiert werden, da ein temporäres Gleichrichterwerk nicht benötigt wird und voraussichtlich auch auf aufwändige Lärmschutzbauwerke an dieser Stelle verzichtet werden kann.

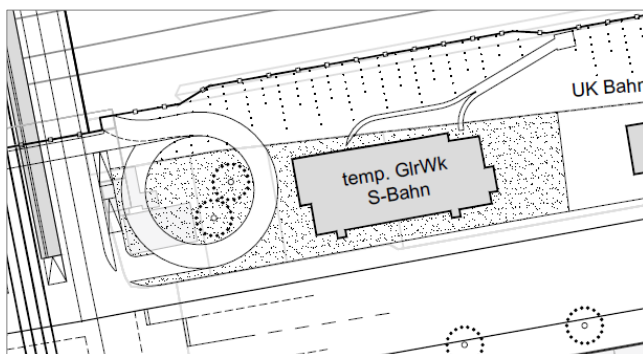
Die Darstellung der Variante A übernimmt den Standort des temporären S-Bahn-Gleichrichterwerks an der Olbersstraße aus den Planfeststellungsunterlagen. Erst nach dessen Beseitigung kann die Fläche für den Bau einer Rampe genutzt werden.

Für den Fall, dass die Interimslösung eines temporären Gleichrichterwerks längerfristig beibehalten werden muss, sollte geprüft werden, ob eine barrierefreie Zugänglichkeit des Fußgängerstegs auch vor dessen Abbau gewährleistet werden kann. Im diesem Sinne wird in Variante B eine Verlagerung des temporären Gleichrichterwerks um etwa 15 m in Richtung Osten an den Standort des Gleichrichterwerks der Straßenbahn heran vorgeschlagen, um die Möglichkeit offen zu halten, westlich davon eine barrierefreie Spindel-Rampe als Zugang zum Fußgängersteg über die Spree realisieren zu können. Falls das temporäre Gleichrichterwerk aufgegeben werden kann, bevor die Voraussetzungen für die Realisierung einer solchen Lösung vorliegen, sollte nach Abbau der Anlage vorzugsweise die Hufeisen-Rampe realisiert werden.

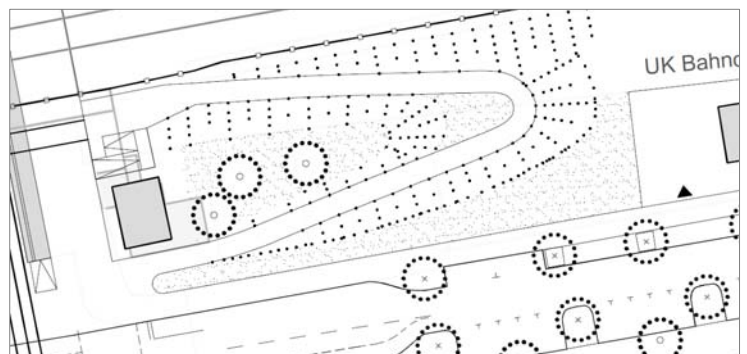
Nullvariante: Entkoppelung von Rampenlösung und S-Bahnplanungen

Var. A: Rampe erst nach Aufgabe des temporären S-Bahn- Gleichrichterwerks

Var. B: Option einer vorzeitigen Lösung als Spindel-Rampe



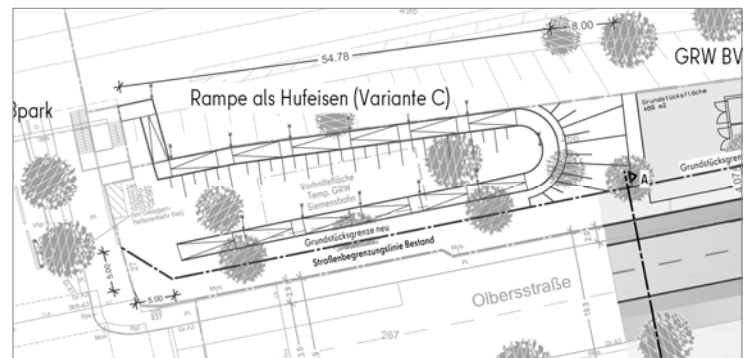
(oben) Rampe als aufgeständerte, zweifach gewendelte Spindel (Var. B)



(oben rechts) bogenförmig aufgeschüttete Rampe (Var. 0 und A)

(rechts) bogenförmige, teilweise angeschüttete Rampe außerhalb des Bahndamms (Skizze Tiefbauamt C-W)

alle Varianten mit 6% Steigung, Maßstab ca. 1:1000



4.8 Olbersstraße

Die Olbersstraße ist im Planungsnetz 2030 der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung nicht mehr enthalten, wohl aber Teil des Ergänzungsnetzes für den Radverkehr gemäß Radverkehrsplan Berlin (s. Kap. 2.4 und 3.5). Sie wird jedoch bis zum Abschluss der Bauarbeiten in der Max-Dohrn-Straße voraussichtlich weiterhin auch übergeordnete Funktionen für den Kfz-Verkehr übernehmen. Ziel der Planung ist es deshalb, kurzfristige Verbesserungen für den Radverkehr unter Beibehaltung der gegenwärtigen Ergänzungsfunktion im

Kurzfristige und längerfristige Funktionen der Olbersstraße

Hauptnetz zu erreichen, dabei jedoch kostenintensive Eingriffe in die Bestands-situation zu vermeiden und einen späteren Umbau zur Fahrradstraße voraus-schauend mit zu berücksichtigen.

In den Konzeptplänen für die Nullvariante und die Variante A wird deshalb eine kurzfristige Umgestaltung in Anlehnung an die aktuelle Planung des Bezirks dargestellt, im Konzeptplan für die Variante B dagegen ein möglicher längerfristiger Umbau zu einer Fahrradstraße veranschaulicht. Maßnahmen in der Olbersstraße sind dabei jedoch unabhängig von der gewählten Variante für die Baumaßnahmen im nördlichen Bahnhofsvorfeld. Die jeweilige Zuord-nung zu einer dieser Varianten ist insofern nicht zwingend.

Die kurzfristige Variante berücksichtigt eine Funktionalität der Olbersstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr. Nach der aktuellen Planung des Bezirks sind neben einer 6,5 m breiten Fahrgasse beidseitige 2,0 m breite Radfahrstreifen sowie entlang der Südseite ein (einschließlich Abstandsstreifen) 2,75 m breiter Parkstreifen vorgesehen. Der nördliche Gehweg wird auf eine Breite von min-destens 3,5 m erweitert. Die Parkstände entlang der nördlichen Fahrbahnseite würden vollständig entfallen.

Diese Lösung würde eine Rückverlegung des nördlichen Bords um 0,25 m erfordern. Ob der damit verbundene Aufwand angesichts des langfristigen Ziels einer Fahrradstraße gerechtfertigt ist oder ggf. eine Reduzierung der Fahrgasse oder des Sicherheitsabstands zum Parkstreifen um 0,25 m übergangsweise in Kauf genommen werden könnte, ist in Frage zu stellen.

Mit der längerfristigen Variante B wird eine weitergehende Umgestaltung des Straßenraums zur Diskussion gestellt. Nach Realisierung der Straßenbahn zum Bahnhof Jungfernheide wird die Olbersstraße zur Abwicklung des Linienbus-verkehrs nicht mehr benötigt, der Kfz-Durchgangsverkehr wird nach dem Stadt-entwicklungsplan Mobilität über die Max-Dohrn-Straße abgewickelt. Damit ergibt sich die Möglichkeit, die Straße in bezirklicher Verantwortung mit Tempo 30 und Priorität für den Radverkehr umzugestalten.

Um Kfz-Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu vermeiden sowie zur Lärm-minderung wird in dieser Variante vorgeschlagen, die Olbersstraße zwischen Kamminer Straße und Gallesteig für den Kfz-Verkehr zu schließen. Dies kann durch Einrichtung einer „Fahrradschleuse“ auf diesem etwa 20 m langen Abschnitt der Olbersstraße erreicht werden. Eine Nutzbarkeit für Rettungsfahrzeuge und als Ausweichstrecke für den Busverkehr sollte dabei offen gehalten werden. Durch die Herausnahme des übergeordneten Kfz-Verkehrs wird zugleich die Verbindung zwischen Wohnquartier und Bahnhof aufgewertet. In Anlehnung an das Konzept der „Kiezblocks“ soll der durch das Wohngebiet selbst generierte Kfz-Verkehr westlich der Fahrradschleuse über die westliche Olbersstraße, östlich davon über die östliche Olbersstraße bzw. die Kamminer Straße abfließen. Eine Verbindung zwischen den beiden Ge-bietsteilen bleibt auf Umwegen möglich, ist jedoch unattraktiv für den Durch-gangsverkehr, der somit auf die Hauptnetzverbindung über Lise-Meitner-Straße und Max-Dohrn-Straße verwiesen wird.

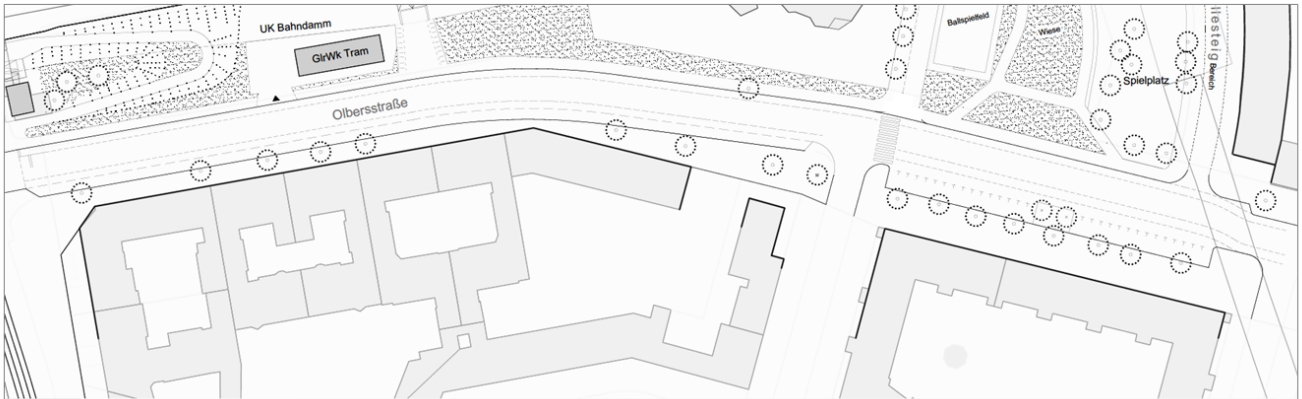
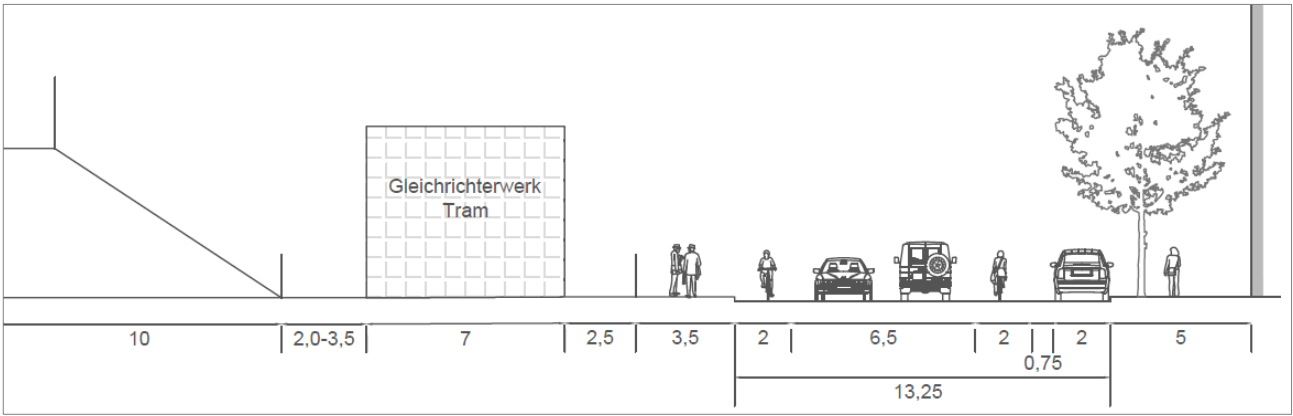
Westlich des Gallesteigs muss die Olbersstraße nur noch den Quell- und Ziel-verkehr des Wohngebiets aufnehmen. In Verbindung mit der Anordnung einer Fahrradstraße mit Tempo 30 wird eine Fahrgassenbreite von 5,5 m für die Abwicklung dieses Restverkehrs sowie des zunehmenden Radverkehrs als aus-reichend erachtet. Bei einer Fahrbahnbreite von 13 m wird es daher möglich, durch beidseitiges Längsparken (wie bisher) ein auskömmliches Parkraum-angebot zu gewährleisten und zugleich entlang einer Straßenseite einen mindes-tens 2,5 m breiten Streifen für Grün- und Versickerungsflächen und Baumpflan-zungen zu gewinnen. Mit einer Gesamtfläche von bis zu 600 m² könnte dieser zur Überflutungsvorsorge beitragen und zugleich einen Ausgleich für die mit den Straßenbahnmaßnahmen im Tegeler Weg verbundenen Versiegelungen schaffen. Die im Konzeptplan dargestellten Baumstandorte sind noch mit dem Leitungsbestand abzustimmen

Kurzfristig: Berücksichtigung von Kfz-Durchgangsverkehr gem. aktueller Planung des Bezirks

Längerfristig: Verhinderung von Durchgangsverkehr, Umbau als Fahrradstraße

„Fahrradschleuse“ zwischen Gallesteig und Kamminer Straße

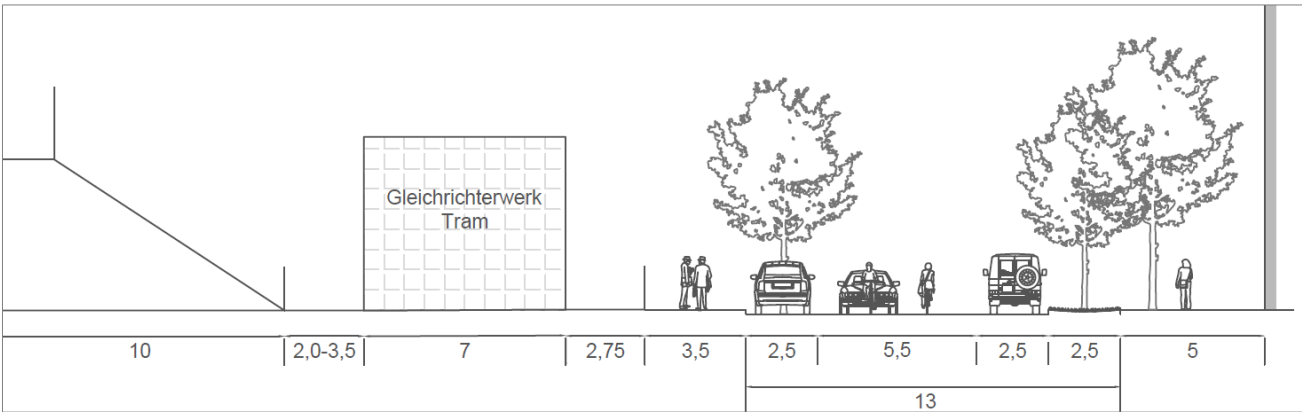
Grünstreifen und beidseitiges Längs-parken



Obersstraße am Straßenbahn-Gleichrichterwerk, Systemquerschnitte Ri. Osten (ohne Maßstab)

(oben) – Var. 0 und A – Radfahrstreifen und einseitiges Längsparken (Querschnitt gem. aktueller Planung des Bezirks)

(unten) Var. B – Fahrradstraße, beidseitiges Längsparken und Grünstreifen



Zwischen Gallesteig und Herschelstraße kann das vorhandene Querparken, einschließlich eines Sicherheitsabstandes zum Radverkehr beibehalten werden, während auf der Nordseite ein Grünstreifen und ein Längsparkstreifen eingeordnet werden können, der ggf. auch für bahnhofsnahe Carsharing genutzt werden kann.

Ein Fahrbahnversatz an der Herschelstraße trägt zur Verkehrsberuhigung bei. An der Einmündung in den Tegeler Weg ermöglicht ein kurzer Radfahrstreifen den Radfahrenden, an wartenden Kfz vorbei zur Lichtsignalanlage vorzufahren.

4.9 Südöstliches Bahnhofsvorfeld

Die aktuellen Planungen für die Siemensbahn und die Straßenbahn betreffen das südöstliche Bahnhofsvorfeld nicht unmittelbar. Über dessen Gestaltung kann daher unabhängig von den Varianten für das nördliche Bahnhofsvorfeld nach bezirklichen Gesichtspunkten entschieden werden. Eine Kleingartenanlage wird an dieser durch öffentliche Verkehrsmittel hoch erschlossenen Stelle der städtebaulichen Lagegunst nicht gerecht. Angesichts der erheblichen Defizite der Bestandssituation, wie sie bereits in einer 2019 durchgeführten Einwohnerversammlung benannt wurden (s. Kap. 3.11.2), ist allerdings eine Aufwertung dringend wünschenswert. Bei Ausbleiben einer Neugestaltung wäre eine erhöhte Zahl von Nutzern den Defiziten der Bestandssituation ausgesetzt, die Problematik fehlender Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten, einer geringen sozialen Sicherheit sowie unzureichender Fahrradabstellmöglichkeiten würde sich weiter verschärfen.

Neugestaltung unabhängig von S-Bahn- und Straßenbahnplanungen

Mit einer Neugestaltung des südöstlichen Bahnhofsumfeldes sollten folgende Ziele angestrebt werden:

Ziele einer Neugestaltung

- nutzerfreundliche und städtebaulich attraktive Verknüpfung des Wohngebiets um die Brahestraße und die Gustav-Adolf-Kirche mit den Bahnhofszugängen. Dabei sind sowohl Wegebeziehungen aus Richtung Südwesten (Herschelstraße) als auch aus Richtung Südosten (Kammer Straße) zu berücksichtigen.
- Verbesserung der Sichtbarkeit und der Erreichbarkeit der Bahnhofszugänge, Verbesserung der durch Gehwegparken eingeschränkten Bedingungen für den Fußverkehr, Vermeidung von schlecht einsehbaren „Dunkelzonen“, Verbesserung der gefühlten sozialen Sicherheit,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Anlage einer dem künftigen Bedarf entsprechenden Zahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in enger Zuordnung zu den Bahnhofseingängen
- Einordnung eines vom Bahnhofszugang aus gut sichtbaren gelb-Punktes mit Standplätzen für Leihfahrräder und –roller; wünschenswert sind auch Standorte für 5-7 Leih-Kfz,
- Erhalt des Kinderspielplatzes oder Einordnung eines gleichwertigen Ersatzstandortes in unmittelbarer Nähe.

Diese Ziele können nur erreicht werden, wenn der unmittelbar vor den Bahnhofszugängen gelegene Bolzplatz verlegt wird. Eine Ersatzfläche dürfte im Wohngebiet jedoch schwer zu realisieren sein. Deshalb sind Möglichkeiten einer Verlagerung innerhalb des Bahnhofsvorfeldes zu suchen, die sich besser in ein Gesamtkonzept einfügen.

Voraussetzung: Verlegung des Bolzplatzes

Im Folgenden werden unterschiedliche Möglichkeiten der Umsetzung dieser Ziele beispielhaft dargestellt. Die mit a,b,c,d und e bezeichneten Untervarianten sind unabhängig von den für das nördliche Bahnhofsvorfeld und die Olbersstraße dargestellten Varianten; ihre für die Darstellung gewählte Zuordnung zu den drei Konzeptplänen ist insofern nicht zwingend.

Allen Varianten gemeinsam ist die Einordnung einer überdachten Fahrradabstellanlage an der Lambertstraße unmittelbar neben dem südöstlichen

Bahnhofszugang bzw. etwas abgesetzt, aber gut sichtbar und anfahrbar hinter dem dort vorhandenen Toilettencontainer. Die Anlage könnte in einem ersten Schritt unter Inanspruchnahme von zwei Kleingärten auf einer Fläche von etwa 8,5x20 m ebenerdig etwa 80, bei teilweiser Duplex-Anordnung bis zu 120 Fahrradstellplätze aufnehmen. Bei Bedarf ist eine modulare Erweiterung in Richtung Osten möglich. Weitere 40 Fahrradstellplätze sind (außer in Untervariante c) entlang des Bahndamms westlich des S-Bahnzugangs möglich.

Weiterhin wird in allen Untervarianten vorgeschlagen, den Gallesteig als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und zu gestalten und das Parken dort auf den östlichen Fahrbahnrand zu beschränken. Bei gleichzeitiger Reduzierung der Parkmöglichkeiten in der Olbersstraße gemäß Bezirksvariante wären diesbezüglich allerdings Akzeptanzprobleme zu erwarten.

Über die Gestaltung des südöstlichen Bahnhofsvorfeldes kann zeitlich und inhaltlich weitgehend unabhängig von der S-Bahn- und Straßenbahnplanung in bezirklicher Verantwortung entschieden werden. Die im Folgenden erläuterten Untervarianten sollen dafür Anregungen geben.

Für eine Weiterentwicklung der Planung ist eine städtebaulich-landschaftsplanerische Konzeption zu entwickeln, in deren Ausarbeitung die Bewohnerschaft eingebunden werden sollte.

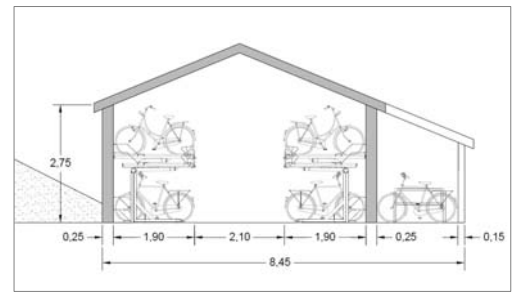
Untervariante a – Grünfläche zwischen Wohngebiet und Bahnhof
(Darstellung im Konzeptplan der Nullvariante):

In dieser Variante werden das Ballspielfeld und der Spielplatz in etwa ihren gegenwärtigen Dimensionen nach Westen auf bisherige Kleingartenflächen verlagert. Dadurch wird vor den Bahnhofszugängen eine Fläche frei, die für einen befestigten Bahnhofsvorplatz und eine sich bis zur Olbersstraße erstreckende Grünverbindung genutzt wird. Darüber öffnet sich eine neue Sichtbeziehung vom Wohngebiet zum Bahnhof. In die Grünfläche integriert wird eine gradlinige Wegeverbindung von der Einmündung der Kamminer Straße zum Bahnhofseingang. Der westliche Zugangsweg zum S-Bahneingang bleibt als kurze Verbindung zwischen dem Wohnquartier um die Gustav-Adolf-Kirche und dem Bahnhof sowie als Zugang zur westlich angrenzenden Kindertagesstätte erhalten, sollte jedoch in seiner Gestaltqualität, u.a. durch begleitende Baumpflanzungen und Ausrichtung der Randbereiche aufgewertet werden. In die dort oder östlich des Vorplatzes vorgesehene Fahrradabstellplätze könnte ein jelbi-Punkt integriert werden.

Untervariante b – ergänzende Bebauung
(Darstellung im Konzeptplan der Variante A)

Auch die Möglichkeit einer Bebauung an diesem günstig gelegenen Standort sollte in die Überlegungen zur Gestaltung des Bahnhofsvorfeldes einbezogen werden. Bereits die Anfang des 20. Jahrhunderts förmlich festgestellten Baufluchtlinien sowie auch der Baunutzungsplan von 1961 gingen von einer Bebaubarkeit dieser Fläche aus (s. Kap. 2.3). Planungsrechtlich zulässig ist danach eine allgemeine Wohnnutzung mit fünf Geschossen, einer GRZ von 0,3 und einer GFZ von 1,5.

Die *Untervariante b* zeigt eine mögliche Ausformung dieser Bebauung, deren Dichte und Überschreitung der festgesetzten Fluchtlinien allerdings einer Befreiung bedürften. Der Bereich oberhalb des zweigeschossigen U-Bahntunnels in einfacher Tieflage, der sich für eine Überbauung weniger eignet, wird von der Bebauung ausgenommen, so dass dort Freiflächnutzungen des Bahnhofsvorplatzes und des Kinderspielplatzes möglich bleiben, der unverändert erhalten werden kann. Auf rund 6.000 m² (mit einem Staffelgeschoss 6.900 m²) BGF könnten – eine Lösung der Lärmproblematik vorausgesetzt – 60-70 Wohnungen entstehen. Die Erschließung erfolgt von der Olbersstraße (Tiefgaragenzufahrt) sowie vom westlichen Zugangsweg zum Bahnhofseingang aus, wo durch die Bebauung auch die soziale Kontrolle verbessert wird.

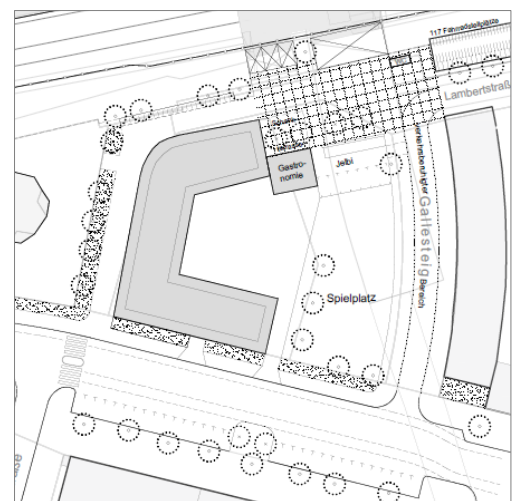


Mögliche Abstellanlage für etwa 120 Fahrräder am Bahnhofsvorplatz zwischen Bahndamm und Lambertstraße

Gallesteig als verkehrsberuhigter Bereich



Untervariante a mit erweitertem Bahnhofsvorplatz, Grünverbindung, Kinderspielplatz, Ballspielfeld, und Fahrradabstellanlage (M: 1:2000)



Untervariante b mit ergänzender Wohnbebauung und Spielplatz, Option für eine jelbi-Station: (M: 1:2000)

Durch die vorgeschlagene Bebauung würde der Bahnhofsvorplatz stärker räumlich gefasst. Eine gastronomische oder Einzelhandelsnutzung in einem niedrigeren Annex würde durch Belebung der Platzfläche ebenfalls zur sozialen Kontrolle beitragen. Östlich davon kann eine jelbi-Station mit sieben Standplätzen für Kfz eingeordnet werden. Bei Beschränkung auf einen jelbi-Punkt (ohne Leih-Kfz) wären zusätzliche Grün- und Aufenthaltsangebote im Vorplatzbereich und eine stärkere Integration der Spielplatznutzung in die Platzgestaltung möglich.

Um die Erreichbarkeit des Bahnhofsvorplatzes aus Richtung Südosten zu verbessern, wird in dieser Variante – ergänzend zur Ausweisung des Gallesteigs als verkehrsberuhigter Bereich – eine Verbreiterung des westlichen Seitenraums und Auslichtung der Randgehölze des Kinderspielplatzes vorgeschlagen. Von der Kamminer Straße aus würde dadurch eine direkte (wenngleich schmale) Sichtverbindung zum Bahnhofszugang geöffnet.

Als möglichen Ersatzstandort für das vor dem Bahnhofseingang entfallende Ballspielfeld stellt der Konzeptplan eine Fläche westlich der Kindertagesstätte dar, wo ein 13x20 m großer Bolzplatz Platz finden könnte. Der Abstand zu den nächstgelegenen Fenstern einer Wohnbebauung beträgt rund 20 m; der in der Berliner Bolzplatzverordnung festgelegte Mindestabstand von 15 m wird somit eingehalten. Bei einem Abstand von weniger als 50 m (der auch beim jetzigen Ballspielfeld nicht gegeben ist) müssten nach dieser Verordnung jedoch die Ruhezeiten eingehalten werden, es sei denn, besondere Lärmschutzmaßnahmen können zum Einsatz kommen. Akzeptanzprobleme sind nicht auszuschließen.

Untervariante c – Rückbau des westlichen Zugangswegs (Darstellung im Konzeptplan der Variante B)

Ein Rückbau des westlichen Zugangswegs zum S-Bahneingang mit seinen Problemen der nächtlichen sozialen Sicherheit würde ein erweitertes Flächenangebot für die Grünfläche zwischen Olbersstraße und Bahnhofsvorplatz, für das Ballspielfeld und den Kinderspielplatz ermöglichen, die ähnlich wie in Untervariante a verlagert werden. Die Kindertagesstätte müsste in diesem Fall einen neuen Zugang unmittelbar von der Olbersstraße aus erhalten. Fahrgäste, die aus dem Wohngebiet um die Gustav-Adolf-Straße kommen, würden zu einem kleinen Umweg gezwungen. Die am Rand des vorhandenen Wegs mögliche Fahrradabstellanlage würde entfallen.

Untervariante d – Erhalt des Spielplatzes

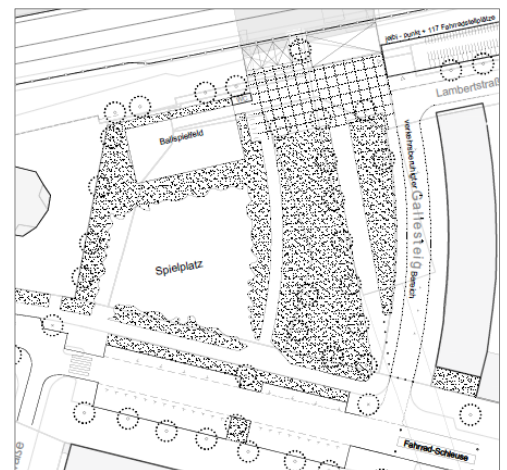
Bei Verzicht auf die Bebauungsoption und Aufgabe der Kleingartennutzung wäre es möglich, den Kinderspielplatz an seiner bisherigen Stelle zu erhalten und das Ballspielfeld in seiner gegenwärtigen Dimension an den westlichen Rand des Bahnhofsvorfeldes zu verlagern. Der Kinderspielplatz würde um Teilflächen des bisherigen Ballspielplatzes erweitert. Zwischen Kinderspielplatz und Ballspielfeld würde Platz geschaffen für einen kleinen Quartierspark mit Rasenflächen und Aufenthaltsbereichen. An dessen nördlichem Rand wird – auf den Bahnhofsvorplatz und die Freifläche orientiert – ein Pavillon vorgeschlagen, der einen Kiosk, eine kleine gastronomische Einrichtung und/oder einen überdachten Aufenthaltsbereich aufnehmen könnte. Platz für eine jelbi-Station mit etwa sieben Standplätzen für Carsharing-Fahrzeuge ist wie in der Untervariante b gegenüber den Bahnhofseingängen vorgesehen. Bei Beschränkung auf einen jelbi-Punkt (ohne Leih-Kfz) wären zusätzliche Grün- und Aufenthaltsangebote im Vorplatzbereich und eine stärkere Integration der Spielplatznutzung in die Platzgestaltung möglich.

Untervariante e – Erhalt der Kleingärten

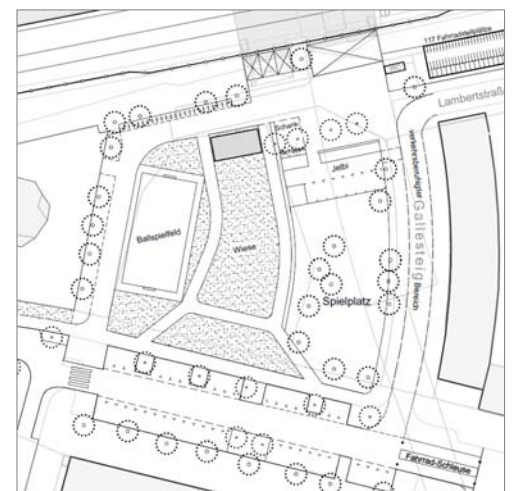
Untervariante e soll die Möglichkeit einer Aufwertung des südöstlichen Bahnhofsvorfeldes bei (ggf. zeitlich befristetem) Erhalt der vorhandenen Kleingärten veranschaulichen. Der Bolzplatz wird in reduzierten Dimensionen an den südwestlichen Bahnhofszugang verlagert (s. Untervariante b). Der vorhandene

Aufwertung des Gallesteigs als Wege- und Sichtverbindung

Möglicher Ersatzstandort für den Bolzplatz



Untervariante c mit Grünverbindung, Spielplatz und Ballspielfeld, Rückbau des westlichen Zugangswegs (M: 1:2000)

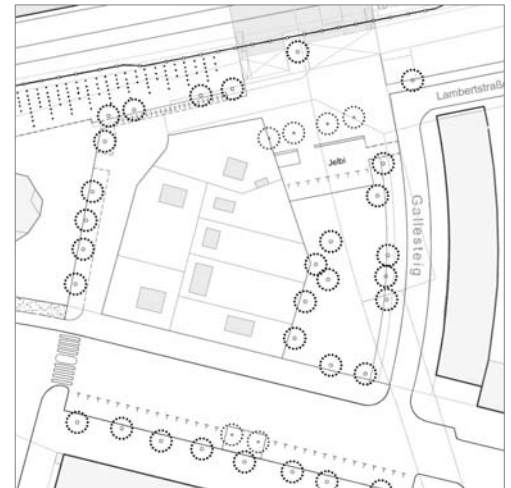


Untervariante d mit Grünverbindung, Spielplatz und Ballspielfeld, Option für eine jelbi-Station (M: 1:2000)

Spielplatz wird dagegen mit geringfügigen Grenzverschiebungen, bedingt durch die Verbreiterung des westlichen Gehwegbereichs des Gallesteigs, in das Konzept eingebunden. Die durch Verlagerung des Bolzplatzes frei werdende Fläche wird für eine Erweiterung des Bahnhofsvorplatzes mit ergänzenden Baumpflanzungen und ggf. einer jelbi-Station genutzt.

Ziel muss auch in dieser Minimalvariante eine stärkere Öffnung der Kolonie zu den begrenzenden öffentlichen Räumen sein. Dies gilt Insbesondere gegenüber dem westlichen Zugangsweg zur S-Bahn, auch wenn dadurch das Problem einer mangelhaften sozialen Kontrolle, das sich auch auf die Sicherheit von abgestellten Fahrrädern überträgt, nicht vollständig beseitigt werden kann. Dies gilt aber auch für die Randbereiche zum Gehweg der Olbersstraße und zum künftigen Bahnhofsvorplatz, die gegenwärtig durch uneinsehbare Hecken und Einfriedungen abgegrenzt werden.

Diese Untervariante ist auch als Vorstufe zu einer späteren Realisierung der „Bebauungsvariante“ (b) geeignet.



Untervariante e mit Kleingärten, Spielplatz und Option für eine jelbi-Station (M: 1:2000)

5. KURZFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

5.1 Anlass und Ziel der Untersuchung

Der Regional-, S- und U-Bahnhof Jungfernheide wird in seiner Bedeutung als Knotenpunkt im Berliner Verkehrsnetz mit hoher Lage- und Erreichbarkeitsgunst bei Realisierung der aktuellen Planungen zur Wiederherstellung der Siemensbahn und zum Bau einer Straßenbahnlinie weiter aufgewertet. Das durch Parkplätze und Kleingärten geprägte Umfeld des Bahnhofs wird der Bedeutung dieses städtischen Raums nicht gerecht.

Zunahme der Erreichbarkeits- und Lagegunst

Es besteht die Gefahr, dass bei einer unkoordinierten Umsetzung der unterschiedlichen Planungen die damit verbundenen Chancen nicht optimal genutzt werden. Aus diesen Gründen hatte das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2021 eine entsprechende Studie beauftragt. Da sich seitdem mit Vorliegen der Planfeststellungsunterlagen für die Siemensbahn, Verzicht auf einen Hochhausstandort im nördlichen Bahnhofsvorfeld und Reduzierung der geplanten Straßenbahn-Endstelle auf drei Gleise wesentliche Rahmenbedingungen geändert haben, wurde diese Studie jetzt grundlegend überarbeitet.

Aufwertungschancen nutzen

Die Überarbeitung stellt die aktuellen Planungen mit Relevanz für das Umfeld des Bahnhofs Jungfernheide zusammen, erläutert ihre Wechselwirkungen und arbeitet mögliche Synergien und Konflikte heraus. Darauf aufbauend wird ein Konzept für das Bahnhofsumfeld skizziert, das Varianten für eine städtebaulich optimierte Integration der unterschiedlichen baulich-funktionalen Anforderungen aufzeigt. Damit soll eine Grundlage für weitere Abstimmungen im Bezirk und mit den Planungsbeteiligten gewonnen werden.

Konzept als Grundlage für weitere Abstimmungen

5.2 Grundsätze für die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

In einem ersten Analyseschritt wurden besondere Qualitäten und Defizite der Bestandssituation identifiziert. In einem zweiten Schritt wurden die künftigen Anforderungen der unterschiedlichen Planungsträger an den Standort zusammengestellt und im Hinblick auf mögliche Konflikte bewertet. Im Ergebnis dieser Analyseschritte lassen sich zusammenfassend folgende Grundsätze für die künftige Entwicklung der Umgebung des Bahnhofs Jungfernheide formulieren:

Vielfältige Anforderungen, absehbare Konflikte

Nutzung der Lage- und Erschließungsqualitäten

- Der Bereich um den Bahnhof Jungfernheide bietet sich aufgrund seiner hervorragenden ÖPNV-Erreichbarkeit für eine Nutzungsintensivierung an. Kfz-Betriebe und Kleingärten stellen hier keine angemessene Nutzung dar.
- Der Gewerbestandort nördlich der Max-Dohrn-Straße mit Profilierung als „biotechpark“ bietet einen guten Ansatzpunkt für künftige Entwicklungen im nördlichen Bahnhofsumfeld.
- Ein städtebaulich gut geeigneter Standort für eine bauliche Verdichtung findet sich unmittelbar am nordöstlichen Bahnhofsvorplatz, wo gering genutzte private Flächen mit gewerblichem Planungsrecht vorhanden sind.
- Zur Aufwertung des südlichen Bahnhofsvorfeldes und besseren Verknüpfung mit dem Wohngebiet sollte auch die Neugestaltung der städtischen Flächen zwischen dem S- und U-Bahnzugang und der Olbersstraße im Sinne eines großzügigen Bahnhofsvorplatzes erfolgen. Dabei sollte auch die Möglichkeit einer Teil-Bebauung geprüft werden.

Siemensbahn

- Die Gründe für den Bau eines dritten Bahnsteigs sollten in eine Gesamt abwägung über die Vor- und Nachteile einer solchen Maßnahme und ihre Auswirkungen auf andere Nutzungsansprüche und auf die städtebauliche Qualität des Bahnhofsumfeldes eingestellt werden. Dies setzt voraus, dass diese Gründe von der Bahn transparent dargelegt werden.
- Falls belastbare Gründe nicht vorgelegt werden können, sollte entsprechend der bezirklichen Stellungnahme zu den Planfeststellungsunterlagen

auf einen dritten Bahnsteig verzichtet werden, um die damit verbundenen Probleme und Zusatzkosten zu vermeiden.

- Wegen der beschränkten Platzverhältnisse sollte ein zusätzlicher S-Bahnsteig unterbaubar angelegt werden, um dort dem Bahnbetrieb zugeordnete Nutzungen unterbringen zu können. Dazu gehören auch Abstellmöglichkeiten für Fahrräder der Bahnkunden.
- Die bahnseitigen Planungen für den Neubau des Gleichrichterwerks der S-Bahn sind mit den Anforderungen an den öffentlichen Raum (Geh- und Radwege, Straßenbäume, barrierefreie Zugänglichkeit des Fußgängerstegs über die Spree) abzustimmen.
- Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Lärmschutzwand vor dem Fußgängersteg ist städtebaulich und landschaftsplanerisch nicht vertretbar, so dass alternative Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln und mit den Lärmschutzanforderungen der Straßenbahnplanung abzustimmen sind.

Straßenbahn-Endstelle

- Die Dimensionen der Straßenbahn-Endstelle sind durch bauliche und technische Zwänge weitgehend festgelegt. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sollte eine Gestaltung gesucht werden, die den Haltestellenbereich soweit wie möglich als Teil einer zusammenhängenden Platzfläche behandelt.

Fußverkehr und Aufenthalt

- Das nördliche Bahnhofsvorfeld sollte neben seinen Verkehrsfunktionen angemessene städtebauliche Gestalt- und Aufenthaltsqualitäten bieten. Gleisquerungen im Zuge wichtiger Fußgängerbeziehungen sind zu vermeiden.
- Der südliche Gehweg der Max-Dohrn-Straße ist sehr schmal und muss zugleich als Wartefläche für Fahrgäste von Bus- und Straßenbahn dienen. Eine heutigen Standards entsprechende Breite ist anzustreben.
- Das südliche Bahnhofsvorfeld wird seiner Rolle als attraktiver Verknüpfungspunkt zwischen Wohngebiet und Bahnhof gestalterisch und funktional nicht gerecht. Kleingärten, zumal in ihrer gegenwärtigen Abschottung nach außen, stellen dort keine angemessene Nutzung dar.
- Der Fußgängersteg über die Spree neben den Bahngleisen ist eine wichtige Verbindung zwischen der Mierendorffinsel und dem Schlosspark. Um Barrierefreiheit zu erreichen, ist der Bau einer rund 100 m langen Rampe erforderlich; eine Abhängigkeit von Planungen der Bahn ist möglichst zu vermeiden.
- Die geplanten Maßnahmen sind mit erheblichen Eingriffen in den – teilweise hochwertigen – Baumbestand verbunden. Alle Möglichkeiten für den Erhalt einzelner Bäume und für Neupflanzungen sind zu nutzen.

Radverkehr

- Die Olbersstraße bietet eine gute Alternative für den Radverkehr zur parallelen Max-Dohrn-Straße, die künftig deren Funktion im Kfz-Hauptnetz übernehmen soll. Kfz-Durchgangsverkehr sollte entsprechend reduziert und dem Radverkehr Vorrang gewährt werden.
- Da der vorhandene Fußgängersteg nur als „Schiebestrecke“ genutzt werden kann, ist der Bau einer zusätzlichen Spreebrücke wünschenswert. Die für eine barrierefreie Erreichbarkeit des Fußgängerstegs erforderliche Rampe sollte so konzipiert werden, dass sie auch als Fahrrad-Zufahrt zu einer längerfristig sinnvollen neuen Brücke genutzt werden kann.
- Angesichts der künftigen Bedeutung der Max-Dohrn-Straße für den Busverkehr, den Kfz-Verkehr und den Fußverkehr zu den Haltestellen ist die Notwendigkeit und ggf. die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen in dieser Straße in Frage zu stellen.
- Der prognostizierte Bedarf von 250 Abstellplätzen für Fahrräder sollte verteilt auf die Nord- und Südseite der Bahnanlagen abgedeckt werden. U.a. bieten sich dafür Flächen unter dem neuen Bahnsteig an. Ergänzende Abstellmöglichkeiten sind an den westlichen S-Bahnzugängen und im südöstlichen Bahnhofsvorfeld einzuordnen; dort ist auch ein Standort für eine überdachte Abstellanlage oder ein Fahrradparkhaus vorzusehen.

Jelbistation

- Eine Jelbi-Station mit Fahrrad- und Rollerverleih ist nach Möglichkeit auf beiden Bahnhofsseiten in der Planung zu berücksichtigen. Mindestens auf einer Seite ist eine Kombination mit einem Car-Sharing-Angebot anzustreben. Qualitätsmerkmale sind eine enge Zuordnung zu den Bahnhofszugängen und eine gute Sichtbarkeit von dort.

Logistik-Hub

- Für einen Logistik-Hub kann im engeren Bahnhofsumfeld voraussichtlich keine Fläche zur Verfügung gestellt werden. Die Notwendigkeit der Zuordnung zu einer Schnellbahnhaltestelle ist nicht erkennbar,

5.3 Konzeptvarianten

Da wichtige Rahmenbedingungen noch nicht abschließend geklärt sind, wurden mehrere Konzeptvarianten ausgearbeitet. Vereinfachend werden diese gebündelt in einer 0-Variante (ohne dritten S-Bahnsteig), einer Worst-Case-Variante (A) und einer städtebaulichen Optimierungsvariante (B) zusammengefasst. In allen Varianten wird auf ein viertes Bahnsteiggleis der Straßenbahn und auf deren Überbauung verzichtet. Die Positionierung eines Gleichrichterwerks für die Straßenbahn an der Olbersstraße wird als abgestimmt vorausgesetzt.

Drei Konzeptvarianten

5.3.1 Nullvariante (ohne zusätzlichen S- Bahnsteig)

Die „Nullvariante“ folgt der bezirklichen Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren, in der ein zusätzlicher S-Bahnsteig abgelehnt wird. Eine Einfädung der Siemensbahn in die Ringbahn müsste in diesem Fall westlich der Spreebrücke erfolgen. Das Umsteigen vom Südring auf die Siemensbahn würde damit vereinfacht. An den Ringbahnhöfen Neukölln und Schönhauser Allee besteht eine ähnliche Linienverzweigung, am Bahnhof Wedding ist sie geplant. Eine Bestellung von Zugverkehren, die am Bahnhof Jungfernheide enden und ggf. einen dritten Bahnsteig erfordern, ist nicht absehbar.

Verzicht auf einen grundlegenden
Bahnhofsumbau als Vorzugsvariante

Das vorhandene Gleichrichterwerk der S-Bahn könnte bestehen bleiben, müsste jedoch erweitert werden. Ein temporäres Gleichrichterwerk an der Olbersstraße wäre nicht erforderlich, so dass sich keine Einschränkungen für einen Rampenzugang zum Fußgängersteg über die Spree ergeben. Die Lärmschutzproblematik würde sich anders darstellen, als bei Realisierung eines zusätzlichen Bahnsteiggleises, da lediglich Zusatzfahrten auf bestehenden Gleisen zu berücksichtigen wären. Anstelle vorhandener Parkplätze könnten zusätzliche Grün- und Versickerungsflächen angelegt werden, der Verlust an Baumstandorten würde minimiert. Nicht zuletzt würden erhebliche Kosten für den Bahnhofsumbau vermieden.

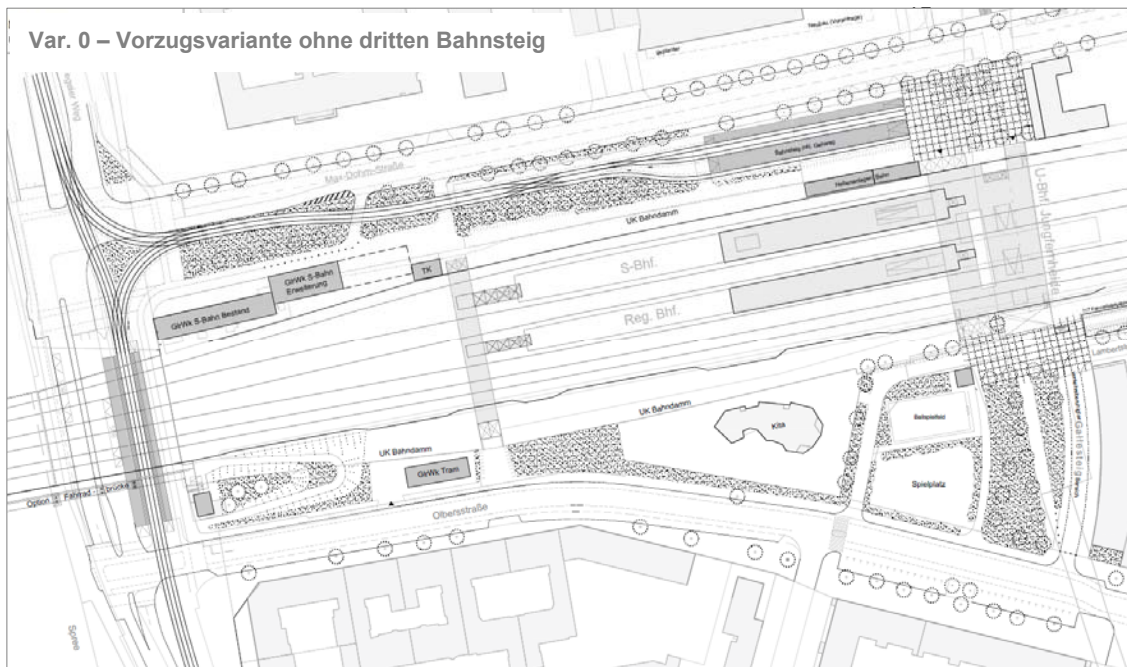
5.3.2 Variante A (Übernahme Planfeststellung)

Variante A übernimmt die Planungen der Bahn, wie sie aus den Planfeststellungsunterlagen hervorgehen. Sie orientiert sich hinsichtlich der Straßenbahnplanung am aktuellen Stand der Vorplanung. Weitergehende Eingriffe in die Bestandssituation werden in dieser Variante gering gehalten. Bei ihrer Umsetzung sind Konflikte insbesondere in folgenden Bereichen zu erwarten:

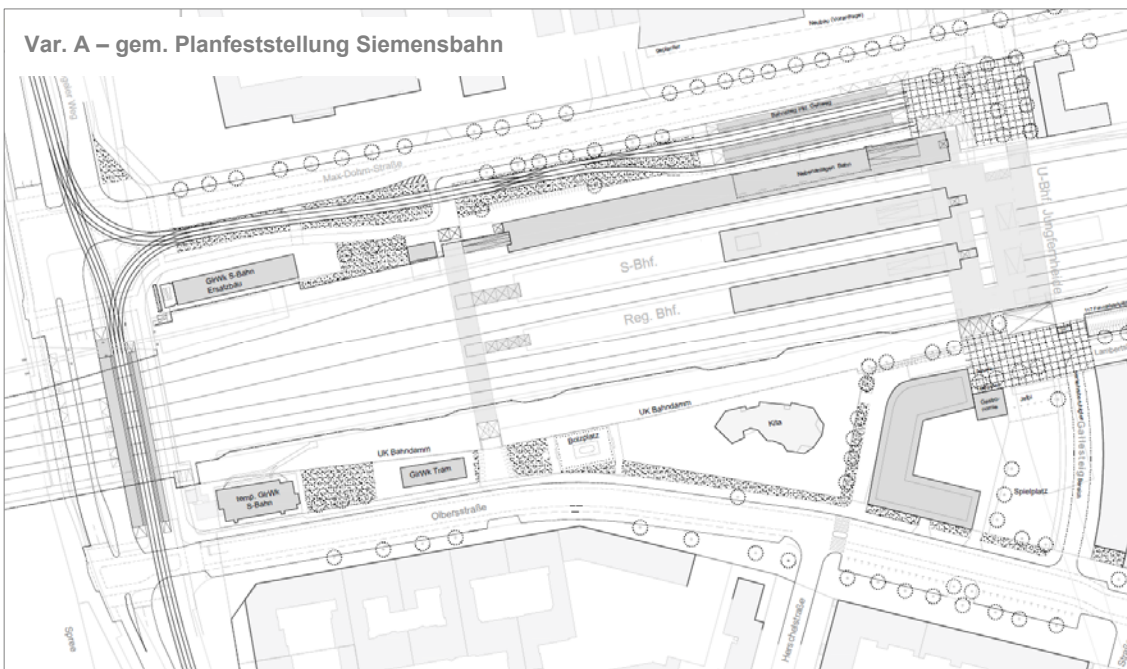
Schlecht gelöste Konfliktpunkte in der
„Worst-Case-Variante“

- Eingeschränktes Flächenangebot für den nordöstlichen Bahnhofsvorplatz und für Fahrradabstellmöglichkeiten in diesem Bereich.
- Geringer Abstand zwischen Straßenbahnhaltestelle und Bahnanlage, schlechte Zugänglichkeit von Nutzungen unterhalb des neuen Bahnsteigs.
- Geringe Breite des südlichen Gehwegs der Max-Dohrn-Straße, der zugleich als Bahnsteig der Straßenbahn dient.
- Engpässe für den Fuß- und Radverkehr im Bereich des neuen Gleichrichterwerks der S-Bahn.

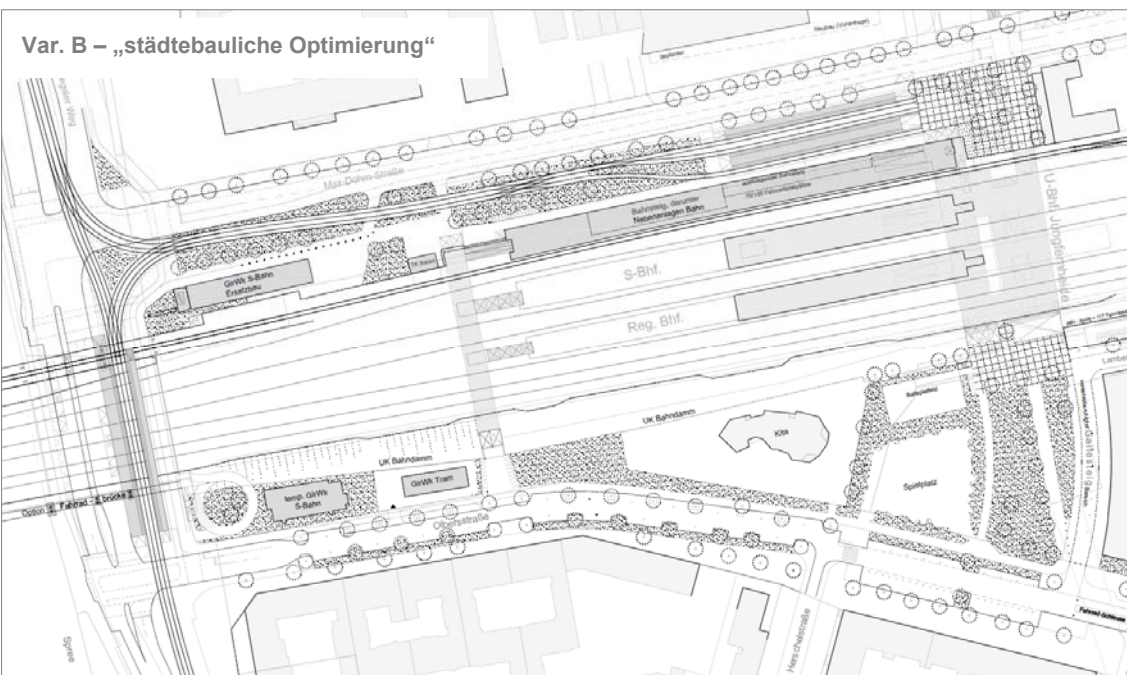
Var. 0 – Vorzugsvariante ohne dritten Bahnsteig



Var. A – gem. Planfeststellung Siemensbahn



Var. B – „städtebauliche Optimierung“



**Varianten 0, A und B
Übersicht, ohne Maßstab
Pläne im Maßstab 1:1000
am Ende des Berichts**

(Untervarianten für das süd-
östliche Bahnhofsvorfeld
austauschbar)

Zeitlich nicht absehbarer Konflikt zwischen der Planung eines temporären Gleichrichterwerks an der Olbersstraße und der Realisierung einer barrierefreien Zugangsrampe zum Fußgängersteg über die Spree.

- Verhinderung des freien Ausblicks auf Spree und Schlosspark durch eine geplante Lärmschutzwand.

5.3.3 Variante B (städtebauliche Optimierung)

Wegen der genannten Schwachpunkte der Variante A werden mit der Variante B folgende Ansätze für eine städtebauliche Optimierung der Planungen unter Berücksichtigung der Planungsziele des Bezirk zur Diskussion gestellt:

- Verlegung der Rampe zwischen Vorplatz und Verteilergeschoss in die Unterführung, um eine großzügige Gestaltung des Vorplatzes ermöglichen.
- Auskragung des neuen Bahnsteigs, um die Erreichbarkeit von darunter angeordneten Nutzungen zu verbessern; diese sollten um Abstellmöglichkeiten für Fahrräder der Bahnkunden ergänzt werden.
- Reduzierung der Fahrbahn der Max-Dohrn-Straße auf 11,0-11,5 m, um eine angemessene Breite des südlichen Gehwegs zu erreichen, dort Straßenbäume einordnen zu können und den Sicherheitsabstand zwischen Straßenbahngleisen und Fahrbahn zu vergrößern.
- Verschiebung der Lage des neuen Gleichrichterwerks um einige Meter in Richtung Osten und Mitnutzung der Vorfläche als öffentliche Verkehrsfläche, um Geh- und Radwegengpässe zu vermeiden.
- Verschiebung der Zufahrt zum Gleichrichterwerk in Richtung Osten, wo sie zugleich einer Verknüpfung des Radwegs südlich der Tramgleise mit einem Radfahrstreifen entlang der Max-Dohrn-Straße dienen kann.
- Schaffung von Grünflächen für Baumpflanzungen und Niederschlagsentwässerung.
- Verlegung des temporären S-Bahngleicherwerks um etwa 15 m in Richtung Osten, um eine barrierefreie Zugänglichkeit des Fußgängerstegs über eine Spindel-Rampe zu ermöglichen, für den Fall, dass der Abbau der temporären Anlage sich verzögert.

In einer Variante B2 wurde die Möglichkeit geprüft, einen Ersatzbau für das S-Bahngleicherwerk auf der Nordseite der Bahnanlagen zu errichten und auf die temporäre Anlage im Süden zu verzichten. Wegen der damit verbundenen Verzögerungen der Planfeststellung wird diese Möglichkeit jedoch seitens der Bahn grundsätzlich abgelehnt.

Empfehlungen für Konfliktlösungen

Var. B2: Wegen Verzögerung des Planfeststellungsprozesses von der Bahn abgelehnt

5.3.4 Untervarianten für das südliche Bahnhofsvorfeld

Olbersstraße

Die Olbersstraße ist im Zielnetz der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt nicht mehr enthalten, jedoch als Teil des Ergänzungsnetzes für den Radverkehr vorgesehen. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten im nördlichen Bahnhofsvorfeld wird die Straße jedoch voraussichtlich noch übergeordnete Funktionen auch für den Kfz-Verkehr übernehmen. Ziel ist es somit, kurzfristige Verbesserungen für den Radverkehr unter Beibehaltung der gegenwärtigen Funktionalität zu erreichen, dabei jedoch einen späteren Straßenumbau vorausschauend mit zu berücksichtigen.

Berücksichtigung kurz- und längerfristiger Zielsetzungen

In der Nullvariante und der Variante A wird die aktuelle Planung des Bezirks übernommen, die neben einer 6,5 m breiten Fahrgasse beidseitige Radfahrstreifen sowie auf der Südseite einen Parkstreifen, auf der Nordseite eine Verbreiterung des Gehwegs vorsieht. Im Konzeptplan der Variante B wird eine Möglichkeit dargestellt, durch Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs und Ausweisung als Fahrradstraße die Bedingungen für den Radverkehr und den querenden Fußverkehr weiter zu verbessern. Ohne Separierung von Radverkehr und Kfz-Verkehr können im gegenwärtigen Fahrbahnbereich zwei Park-

Chance einer Umgestaltung nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs

streifen sowie ein straßenbegleitender Grünstreifen mit Versickerungsflächen und Baumstandorten eingeordnet werden.

Südöstliches Bahnhofsvorfeld

Das südöstliche Bahnhofsvorfeld ist von den aktuellen Planungen für die Siemensbahn und die Straßenbahn nicht unmittelbar betroffen. Angesichts der Defizite der Bestandssituation und einer künftig noch intensiveren Nutzung ist jedoch eine Aufwertung erforderlich. Dabei sollten ein attraktiver Bahnhofsvorplatz, eine kurze, übersichtliche und fußgängerfreundliche Verknüpfung mit dem Wohngebiet, eine Verbesserung der Sichtbeziehungen und der sozialen Sicherheit sowie eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität angestrebt werden. Kleingärten stellen für diesen hoch erschlossenen Bereich keine angemessene Nutzung dar.

Aufwertung erforderlich

Der Kinderspielplatz ist zu erhalten oder durch einen gleichwertigen Standort in unmittelbarer Nähe zu ersetzen. Der Bolzplatz ist auf einen besser in sein Umfeld integrierbaren Standort zu verlagern.

Berücksichtigung sozialer Nutzungen

Für die Einordnung einer Fahrradabstellanlage bietet sich eine Fläche zwischen Lambertstraße und Bahndamm neben dem südöstlichen Bahnhofszugang an. Dort können unter Inanspruchnahme von zwei Kleingärten bis zu 120 überdachte Fahrradstellplätze entstehen. Weiterhin wird vorgeschlagen, den Gallesteig als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und das Parken dort auf den östlichen Fahrbahnrand zu beschränken.

Gallesteig als verkehrsberuhigter Bereich

Möglichkeiten einer Neugestaltung des Bahnhofsvorfeldes werden in vier Untervarianten beispielhaft dargestellt. Zwei der Varianten behandeln die Fläche zwischen Bahnhofsvorplatz und Olbersstraße als Grünfläche, in die sich ein erweiterter Zugangsweg sowie weiter westlich die zu verlagernden Flächen des Spielplatzes und des Ballspielfeldes einordnen. Ein Verzicht auf den westlichen Zugangsweg zum S-Bahneingang würde dabei eine großzügigere Lösung ermöglichen, allerdings einigen Fahrgästen einen Umweg abverlangen.

Grünvarianten

Eine dritte „Grünvariante“ belässt den Kinderspielplatz an seinem gegenwärtigen Standort, erweitert den Gallesteig als primären Bahnhofszugang und verlagert lediglich das Ballspielfeld in den Bereich der gegenwärtigen Kleingärten. Dazwischen kann eine kleine Grünfläche entstehen.

Als grundsätzliche Alternative wird in einer weiteren Untervariante die Bebauung einer Teilfläche zur Diskussion gestellt. Hier könnten etwa 60-70 Wohnungen geschaffen werden, für die Baurecht im Grundsatz bereits vorliegt. Über dem U-Bahntunnel würde der Kinderspielplatz erhalten bleiben. Lediglich die Gehölze an seinem östlichen Rand wären auszulichten, um dort den Gehweg zu verbreitern und eine Sichtverbindung zum Bahnhofseingang zu schaffen. Als Ersatzstandort für das Ballspielfeld wird eine Fläche zwischen Kindergarten und westlichem S-Bahnzugang vorgeschlagen. Als Vorstufe zu einer späteren Realisierung der „Bebauungsvariante“ könnten zunächst die vorhandenen Kleingärten befristet erhalten werden.

Bebauungsvariante

Über die Gestaltung des südöstlichen Bahnhofsvorfeldes kann zeitlich und inhaltlich weitgehend unabhängig von der S-Bahn- und Straßenbahnplanung in bezirklicher Verantwortung entschieden werden. Die dargestellten Varianten sollen dafür Anregungen geben. Für eine Weiterentwicklung der Planung ist eine städtebaulich-landschaftsplanerische Konzeption zu entwickeln, in deren Ausarbeitung auch die Bewohnerschaft eingebunden werden sollte.

Städtebaulich-landschaftsplanerisches Konzept erforderlich